

УДК 338.48.003.13(477.74)

О. В. Довгаль,

к. е. н., доцент, кафедра економічної теорії і суспільних наук,
Миколаївського національного аграрного університету

Н. І. Моїсеєва,

к. ф. н., доцент, завідувач кафедри ЮНЕСКО "Філософія людського спілкування"
та соціально-гуманітарних дисциплін Харківського національного технічного
університету сільського господарства імені Петра Василенка

DOI: 10.32702/2306-6792.2019.5.32

ОЦІНКА СУЧАСНОГО СТАНУ ТУРИСТИЧНО-РЕКРЕАЦІЙНОГО ПОТЕНЦІАЛУ СІЛЬСЬКИХ ТЕРИТОРІЙ РЕГІОНУ

O. Dovgal,

C. Sci. (Economics), assistant professor, department of economic theory and social sciences,
Nikolaev national agrarian university

N. Moiceeva,

C. Sci. (Philosophical), assistant professor, head of the department of the UNESCO "Philosophy
of human communication" and social and humanitarian disciplines of Kharkiv National
Technical University of Agriculture named after. Petr Vasilenko

ESTIMATION OF THE MODERN STATE OF TOURISM AND RECREATIONAL POTENTIAL OF RURAL REGIONAL REGIONS

У статті зроблено оцінку сучасного стану туристично-рекреаційного потенціалу сільських територій Причорноморського економічного району. В результаті дослідження встановлено, що сільські території поки що залишаються поза увагою операторів ринку туристичних послуг, незважаючи на те, що на сільських територіях розташовано багато об'єктів із високим потенціалом туристичного інтересу: пам'ятки історії, архітектури, культури. Головним фактором скорочення кількості господарюючих суб'єктів у туристичній галузі стало зростання конкуренції та посилення правового регулювання умов надання туристичних послуг, у тому числі за рахунок детінізації ринку. В контексті розвитку туристичної галузі сільських територій Причорноморського району, найважливішою складовою транспортної інфраструктури є величина та стан доріг з твердим покриттям.

The article assesses the current state of tourist and recreational potential of the rural areas of the Black Sea Economic Region. As a result of the study, it has been established that rural territories are still out of the attention of operators of the tourist services market, despite the fact that in rural areas there are many objects with high potential of tourist interest: monuments of history, architecture, culture. The main factor in reducing the number of economic entities in the tourism industry was the growth of competition and strengthening the legal regulation of the conditions for the provision of tourist services, including at the expense of shadowing of the market. In the context of the development of the tourist sector of the rural areas of the Black Sea Economic Region, the most important component of the transport infrastructure is the size and condition of the roads with hard cover. The most weak segment of the tourist services market is the pursuit of excursions. In the Black Sea region, an increase of this kind of activity takes place only in Odesa oblast — four times during the corresponding period. However, such an increase was mainly due to the expansion of excursion routes in the city zone.

Results The article examines the assessment of the current state of tourist and recreational potential of rural areas. As a result of the study, it has been found that rural areas are still out of the attention of market operators. This is evidenced by the reduction of subjects of excursion activities in the Mykolayiv and Kherson regions — the cities of Nikolaev and Kherson significantly inferior to Odessa in the context of monuments of history, architecture, culture, representing tourist interest.

Conclusions In the context of the development of the tourist sector of the rural areas of the Primorsky district, the most important component of the transport infrastructure is the size and condition of the roads with hard cover. After

all, tourist excursions require road maintenance with an extensive network of roads of national, regional and local importance.

The shortage of an extensive network of highways of regional and local significance is not the only problem of transport development of the tourism industry in the Black Sea region. No less, and perhaps a bigger problem is the road surface.

Ключові слова: потенціал, туристичні послуги, сегмент ринку, сільські території, середній вік, транспортне сполучення.

Key words: potential, tourist services, market segment, rural areas, middle age, transport links.

ПОСТАНОВКА ПРОБЛЕМИ

Розвитку екскурсійних послуг на сільських територіях Причорноморського району перешкоджає слабкий розвиток ринкової інфраструктури. В першу чергу — тимчасового (туристичного) житла і транспортного сполучення.

На території Причорноморського економічного району станом на кінець 2010 року було зосереджено майже 20% усіх готелів та місць для тимчасового проживання країни. Це вказує на цільову спрямованість областей, які входять до складу Причорноморського району — надання туристичних послуг. Що, цілком очевидно, пов'язано із тим, що усі причорноморські області мають прибережну морську територію, де традиційно із другої половини травня до першої половини вересня внутрішні та іноземні туристи (громадяни Молдови та Білорусі) відвідують морські курорти. Разом з тим, зважаючи на тематичну спрямованість дослідження, слід з'ясувати місце сільських територій у системі просторового розміщення готелів та інших місць для тимчасового проживання.

АНАЛІЗ ОСТАННІХ ДОСЛІДЖЕНЬ І ПУБЛІКАЦІЙ

Дослідженню сутності і видів оцінки сучасного стану туристично-рекреаційного потенціалу сільських територій у регіональній діяльності присвячено чимало робіт як вітчизняних, так і зарубіжних вчених. Серед них можна виділити дослідження І. Ансоффа, О.М. Галицького, І.Ю. Гришової, Т.М. Гнат'євої, О.П. Дяченка, В.В. Лебедєвої, Ю.О. Лупенка, В.В. Лагодієнка, М.Й. Маліка, М. Портера, П.Т. Саблука, Т.С. Шабатури, Т.Л. Шестаковської та інші. Однак недостатньо висвітленим у наукових колах залишається стан туристично-рекреаційного потенціалу сільських територій та його структурних компонентів з врахуванням особливостей регіону.

ФОРМУЛЮВАННЯ ЦІЛЕЙ СТАТТІ

Метою статті є проведення оцінювання сучасного стану туристично-рекреаційного потенціалу сільських територій. У межах досягнення мети виокремлено наступні завдання: дослідження головного фактору скорочення кількості відповідних господарюючих суб'єктів; проаналізувати слабкий сегмент ринку туристичних послуг, яким є здійснення екскурсійної діяльності; дослідити туристичний потенціал сільських територій, які поки що залишаються поза увагою операторів ринку.

ВИКЛАД ОСНОВНОГО МАТЕРІАЛУ ДОСЛІДЖЕННЯ

Об'єкти тимчасового проживання мають власну класифікацію, відрізняючись один від одного за функціональним призначенням та набором послуг, що пропонуються відвідувачам.

Готель — будинок із мебльованими кімнатами для короткочасного проживання приїжджених. Залежно від рівня готелю, в ньому можуть бути додаткові послуги — ресторани, кафе, бари, бібліотеки, спортзали, сауни та інше. Зазвичай готелі розташовуються в курортних зонах або у містах. Номери в них знімають на будь-який проміжок часу: хоч на ніч, хоч на кілька місяців.

Мотель — невеликий готель. Мотелі розташовані виключно біля траси. Основна відмінність мотелю від придорожного готелю — вхід у номер здійснюється з парковки. Стійка реєстрації зазвичай розташовується в окремому корпусі. Будівля повністю складається з номерів. Сервіс у мотелях мінімальний: прибирання в кімнатах, іноді — сніданок. Найбільшу популярність мотелі здобули на своїй батьківщині: в Сполучених Штатах Америки з них складається практично 50% всієї туристичної галузі. У країнах Європи найбільшу популярність мають придорожні готелі, кількість послуг, що надаються в них, значно більша.

Таблиця 1. Кількість готелів та інших місць для тимчасового проживання у сільській місцевості в областях Причорноморського району за типами станом на початок 2011 р., одиниць

Область	Готель	Мотель	Готельно-офісний центр	Кемпінг	Молодіжна турбаза та гірський притулок	Інші місця для проживання	Усього
Миколаївська	-	-	-	1	-	70	71
Одеська	1	-	-	-	-	15	16
Херсонська	2	-	-	1	-	49	52

Однак мотелів там теж чимало. Ціна за відпочинок у мотелях країн ЄС приблизно від 15-ти до 30-ти євро.

Готельно-офісний центр — готель, призначення якого, що не є номерами, спеціально обладнані та використовуються як офіси. Розташовуються в центрі ділової частини великих міст, біля важливих комерційних об'єктів. В окремих випадках утворюють значні за розмірами готельні комерційно-розважальні комплекси значної місткості з розвиненою інфраструктурою різних функціональних структурних ланок (ресторан, кафе, фітнес-клуб, заклади торгівлі та ін.).

Кемпінг — автотуристський засіб сезонного використання з обмеженим набором послуг культурно-побутового і технічного характеру (палатки чи будинки легкого типу), призначений для короткотермінового проживання у стаціонарних невеликих будинках або наметах та паркування автотранспортних засобів.

Кемпінги розташовуються вздовж шосе у вузлових пунктах — при в'їзді-виїзді з населеного пункту, перехрещуванні шляхів або привабливих природних, історико-культурних, рекреаційно-туристських пунктах — біля гідрооб'єктів, на гірському перевалі та ін. За місткістю кемпінги розраховані на проживання 20—200 осіб різних категорій туристів. Кемпінги значних розмірів найчастіше входять у структуру автотуристських комплексів, що охоплюють інші категорії закладів розміщення та розвинену природно-рекреаційну базу. Кемпінги пропонують обмежений обсяг послуг, головним чином з самообслуговуванням. Проживання надається у літніх без опалення будинках з легких матеріалів (найчастіше дерев'яних), санвузол загального типу, майданчик для паркування автомобілів, можуть надаватися послуги перегляду теле-, відеофільмів, підключення до точок бездротового доступу до мережі Internet (Wi-Fi), міні-бару, в окремих випадках біля кемпінгу розташовується автозаправна станція, майстерня нескладного ремонту автомобілів.

Туристичні бази — засоби розміщення готельного типу з сезонним режимом функціонування розраховані на обслуговування пізна-

вально-екскурсійних, спортивних і оздоровчих туристичних маршрутів, відрізняються від готелів комфортом, розташуванням, місткістю, рівнем обслуговування.

За місткістю туристичні бази — це підприємства середніх та великих розмірів, розраховані для обслуговування 100—1000 осіб. В архітектурному плані ці засоби представлені декілька поверховими будівлями, хоч сучасні будівельні норми передбачають підвищення їхньої поверховості до 9-ти поверхів. Окрім незначної у розмірах громадської частини, житлова частина — номери, розрахована на одночасне проживання сім'ї з дітьми та великих туристських груп до 10 і більше осіб, повинні бути обладнані санвузлом. Водночас сучасні норми функціонування турбаз передбачають організацію їхньої роботи у цілодобовому режимі, у сезон — літній (зимовий) функціонують всі функціональні підрозділи, в інший період лише функціональне ядро.

Згідно розміщення на маршруті, туристичні бази можуть бути головними і проміжними, з розташуванням у приміських зонах відпочинку, містах, у структурі туристично-оздоровчих районів і комплексів. Суттєвий вплив на виробничий профіль турбази, архітектурно-планувальну організацію, режим роботи мають кліматичні і ландшафтно-географічні фактори.

Як видно з даних таблиці 1, в усіх областях Причорноморського району у сільській місцевості по суті практично усі заклади тимчасового проживання представлені категорією "інші місця для проживання".

Простіше кажучи — це приватний сектор, в якому власники домоволодінь (квартири та будинки) надають свої помешкання для тимчасового проживання туристів. На наше глибоке переконання, заявлена кількість місць для тимчасового проживання в сільській місцевості у категорії "інші місця для проживання" не відповідає дійсності. Наприклад, станом на початок курортного сезону 2018 р. лише в с. Залізний Порт Скадовського району Херсонської області на сайті gport.com.ua (<https://gport.com.ua/index.php?d=search>) було розміщено пропозиції по тимчасовому проживанню в приватному секторі у кількості 172 оголошення

(приватні будинки — 141, квартири — 31); в с. Лазурне Скадовського району Херсонської області на сайті lazurnoe.com (<https://lazurnoe.com/>) було розміщено пропозиції по тимчасовому проживанню в приватному секторі у кількості 150 оголошень. Отже, лише у межах двох сільських курортних територій Херсонської області нараховуються 322 одиниці тимчасового проживання у категорії "інші місця для проживання". Те ж саме стосується і решти областей Причорноморського району.

Що стосується місць для тимчасового проживання на сільських територіях, які не пов'язані з морським відпочинком, то їх перелік є достатньо обмеженим. Станом на середину 2017 року в Україні зареєстровано близько 1600 садиб, які працюють у сфері зеленого туризму [1].

На Миколаївщині триває розвиток сільського зеленого туризму. Наразі в області нараховується 74 такі об'єкти. Найбільше їх зосереджено у Березанському районі — 41 або 55% від загальної кількості. Очаківський район представлений 10 сільськими садибами, Первомайський — 5, Кривоозерський та Миколаївський — по 4, в інших районах розташовуються по 1—2 об'єкти [2]. В області одним з найпопулярніших об'єктів зеленого туризму є агротуристичний комплекс "Кремневський страус" у Веселинівському районі. Тут можна дізнатися, як живуть африканські страуси та інші екзотичні птахи, адже на території ферми є мінізоопарк. Ще одне популярне місце — туристичний комплекс "Золота підкова" в селі Кандибине в Новоодеському районі, особливістю якого є кінні прогулянки, екскурсії на тему кінного спорту, а також риболовля. Тут гостям пропонують зупинитися в невеликих будиночках вартістю від 250 гривень. Можна орендувати всю територію комплексу: ця послуга коштуватиме 6000 гривень за добу [3]. Популярним є також розважальний центр "Козацька застава" у смт. Костянтинівка Арбузинського району. Останнім часом почав розвиватися зелений туризм і в с. Актово Вознесенського району. Там нещодавно з'явилася сільська садиба, де працюють місцеві жителі, які вчаться приймати, пригощати й розважати гостей. Це пов'язано з тим, що сюди збільшився потік туристів, які хочуть відвідати місцевий унікальний Актовський каньйон, який входить до списку семи природних чудес України і вважається однією з найстаріших евразійських ділянок суші. Він — частина регіонального ландшафтного парку "Гранітно-степове Побужжя" [4].

За даним Спілки сприяння розвитку сільського зеленого туризму в Україні, на початок 2014 р. офіційно в Одеській області було зареєстровано 5 об'єктів з надання послуг зеленого туризму не пов'язаних із морським відпочинком:

1. Садиба "Відчинення" (с. Полянецьке, Савранський район).

2. Етно-еко хата "Білочи" (с. Шершенці, Кодимський район).

3. Зелена садиба "У Меланії" (сmt. Татарбунари).

4. Садиба "Вишнева" (с. Миколаївка, Миколаївський район).

5. Етнографічний комплекс-музей "Фрумушика-Нова", ТОВ "Промислово-торгівельна компанія Шабо" (с. Шабо, Білгород-Дністровський район) [5].

Сільський зелений туризм на території Херсонської області, який не пов'язаний із морським відпочинком, офіційно налічує функціонування 12 сільських садиб:

1. Садиба "Рибальський стан" (с. Велетенське, Білозерський район).

Садиба "Рибальський стан", яка знаходиться в Дніпровських плавнях, — учасник добровільної категоризації у сфері сільського зеленого туризму "Українська гостинна садиба". Власники садиби — члени херсонського відділення Союзу сприяння розвитку сільського зеленого туризму в Україні. Садиба — учасник екологічної сертифікації "Зелена Садиба". Це означає, що садиба знаходиться в екологічно чистому місці, на безпечній відстані від джерел забруднення навколишнього середовища. Крім рибалки тут є ще один з напрямів розвитку "birdwatching" — спостереження за птахами в дикій природі, а саме в Дніпровських плавнях, де можна побачити велику кількість птахів в усі пори року (чапля біла, сіра, чорна; різновиди качок, безліч перелітних птахів і інших видів).

2. Садиба "Камишовий єрик" (с. Камишани, Білозерський район).

Садиба розміщена на березі старовинного Білого озера. Місцина буде також цікава дослідникам життя і творчості Пушкіна О.С. — тут жив дід російського поета Ганнібал Іван.

3. Садиба "Червоні озера" (с. Кохани, Херсонська область).

Садиба розташована на березі озера з лікувальними властивостями, поблизу соснового лісу.

4. Садиба "У криниченьки" (сmt. Каланчак, Каланчацький район, Херсонська область). Візиткою садиби є послуги за напрямом гастрономічний туризм.

5. Садиба "Білозір'я" (с. Новотягинка, Білозерський район).

6. Садиба "У діда Карася" (с. Ольгівка, Херсонська область).

Крім традиційних послуг зеленого туризму, на території садиби розташований музей рибальства.

7. Садиба "Марійкина садиба" (с. Іванівка, Голопристанський район).

Садиба розташована на березі Ягорлицької затоки Чорного моря. Надаються екскурсійні послуги до заповідника,

давньогрецького Ягорлицького поселення, скіфських курганів, до колишнього маєтку Фальц-Фейнів, "birdwatching" і т.д. На території садиби розташований музей старожитностей та майстерня сувенірів [5].

8. Садиба "Курінь" (с. Степанівка, Херсонська область).

9. Садиба "Зелені хутори Таврії" (с. Велика Кардашинка, Голопристанський район).

10. Садиба "Дельта Дніпра" (с. Дніпровське, Білозерський район).

11. Садиба "Любашин хуторок" (с. Велика Кардашинка, Голопристанський район).

12. Садиба "Гран-Прі" (с. Праві Саги, Олешківський район) [6].

Активізацію та поширення сільського зеленого туризму в Причорноморському районі неможливо забезпечити без вирішення ключових проблем, що на сучасному етапі знижують ефект від диференціації операційної діяльності суб'єктів агросфери. Основними стримуючими чинниками є: незадовільний стан розвитку соціальної інфраструктури та технічних комунікацій (тепло-, водопостачання, наявність соціально-побутових об'єктів, необлаштованість сіл, транспортних мереж тощо); низький рівень життя сільського населення, що знижує потенційну привабливість для вітчизняних і зарубіжних туристів; недосконале чинне законодавство у галузі стандартизації, серти-

Таблиця 2. Характеристика готелів та інших місць для тимчасового проживання у сільській місцевості, станом на початок 2011 р.

Показник	У середньому по країні, з розрахунку на 1 регіон	Область			
		Миколаївська	Одеська	Херсонська	
Житлова площа номерів, тис. м ²	12,9	91,3	6,6	57,3	
Середня площа одного номеру, м ²	20,1	17	17,2	16,2	
Місткість готелів та інших місць для тимчасового проживання, місць	1960	15177	1113	9815	
Середня місткість одного підприємства, місць	139	214	70	189	
Коефіцієнт використання місткості готелів та інших для тимчасового проживання	0,11	0,10	0,01	0,13	
Розподіл номерів у готелях	люкси	29	190	3	59
	напівлюкси	55	290	118	161
	1-місні номери	20	81	19	43
	2-місні номери	217	1977	136	1271
	3-місні і з більшою кількістю місць номери	318	2822	105	2006

фікації, маркування "зелених" послуг, категоризації суб'єктів ринку туристичних послуг; низька якість послуг; низький рівень інформаційно-маркетингового супроводження зеленого туризму; відсутність чіткої стратегії розвитку зеленого туризму на регіональному та державному рівнях.

Як видно з даних таблиці 2, характеристики готелів та інших місць для тимчасового проживання у сільській місцевості Причорноморського району в цілому — краща, ніж по інших регіонах країни.

Передусім звертає на себе увагу житлова площа готельних номерів — у Миколаївській і Одеській областях вона майже у 8 та 5 разів відповідно більша від середнього значення по країні. Однак недоліком є те, що середня пло-

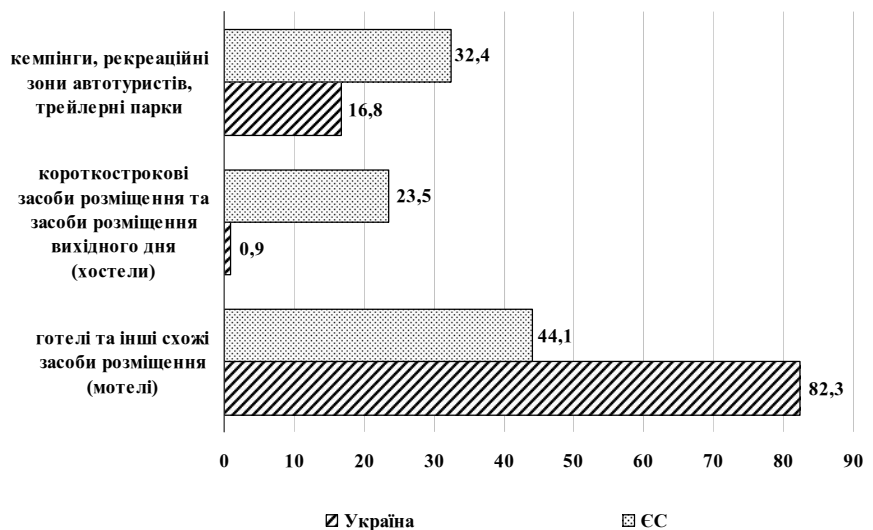


Рис. 1 Структура туристичного житла в ЄС та Україні за способами розміщення туристів, %

Джерело: [7, с. 101].

Таблиця 3. Автомобільні дороги України з твердим покриттям

Рік	Категорія										Разом, км
	I		II		III		IV		V		
	км	%	км	%	км	%	км	%	км	%	
2010	2637,9	1,6	13012,1	7,8	29044,8	17,5	105949,2	63,9	15199,6	9,2	165843,6
2011	2730,8	1,6	13287,5	8,0	28788,9	17,3	106042,7	63,9	15174,7	9,1	166024,6
2012	2763	1,7	13021,6	7,8	27536,6	16,6	107833,3	64,9	14940,6	9,0	166095,1
2013	2807,4	1,7	12858,3	7,7	27662,9	16,7	107895,3	65,0	14861,0	8,9	166084,9
2014	2749,0	1,7	11947,4	7,5	26657,9	16,7	104201,4	65,3	13907,5	8,7	159463,2
2015	2706,4	1,7	12191,8	7,6	26566,7	16,7	104094,8	65,3	13887,4	8,7	159447,1
2016	2710,1	1,7	12206,1	7,7	26547,7	16,6	104114,4	65,3	13883,8	8,7	159462,1
2017	2711,1	1,7	12227,6	7,7	26583,2	16,7	104178,1	65,3	13895,0	8,7	159595,0
2017 до 2010, %	102,8	x	94,0	x	91,5	x	98,3	x	91,4	x	96,2

Джерело: [7].

ща одного номеру не перевищує 17 м². Наприклад, для сім'ї із чотирьох осіб такий номер буде затишний. Місткість готелів — також висока.

Серед слабких сторін готельного господарства досліджуваних регіонів — фактичне значення такого показника, як "коефіцієнт використання місткості".

Як фактичне значення для Миколаївської області 0,1 означає, що рівень використання готельних номерів та інших місць для тимчасового проживання у сільській місцевості регіону не перевищує 10%. Відповідно в Одеській області готельні номери та місця для тимчасового проживання використовують лише на 13%, в Херсонській області — на 1%.

Представлена статистика актуалізує одну із головних проблем вітчизняної туристичної галузі у частині забезпечення тимчасовим житлом — нераціональна структура туристичного житла за типами (рис. 1).

В Україні самим розвинутим сегментом ринку туристичного житла є готелі та схожі засоби розміщення (мотелі). Їх частка вдвічі більша, ніж у ЄС. Експлуатація таких об'єктів вимагає порівняно високих витрат. Тому і ціни на проживання в них — вищі, ніж в альтернативних видах подібного за призначенням житла. Це ще раз підтверджує припущення, що в Україні досі активно використовується морально та фізично застаріла матеріально-технічна база туристичної галузі УРСР.

Натомість популярний у розвинутих країнах low-cost — короткострокові засоби розміщення та засоби розміщення вихідного дня (хостели), в Україні фактично відсутній — 0,9% проти 23,5% у ЄС. Нарешті частка кемпінгів, рекреаційних зони автотуристів та трейлерних парків в Україні вдвічі менша, ніж у ЄС — 16,8 проти 32,4%. Мова йде про обладнані ділянки для відпочинку автотуристів у лісових зонах, на берегах штучних та природних водойм, у долинах гір.

Однією із головних причин цього є проти-законне самозахоплення чиновниками та нуворишами лісових масивів, берегів річок, озер та морів. Ця проблема — надзвичайно актуальна для областей Причорноморського економічного району. Адже тут — один із найнижчих показників кількості населення на один квадратний кілометр території. Тому по маршрутах туристичних екскурсій мають бути присутні недорогі, проте зручні об'єкти тимчасового проживання.

У контексті розвитку туристичної галузі сільських територій Причорноморського району, найважливішою складовою транспортної інфраструктури є величина та стан доріг з твердим покриттям. Адже туристичні екскурсійні маршрути потребують дорожнє забезпечення із розгалуженою мережею доріг національного, регіонального та місцевого значення.

Таблиця 4. Автомобільні дороги Миколаївської області з твердим покриттям

Рік	Категорія										Разом, км
	I		II		III		IV		V		
	км	%	км	%	км	%	км	%	км	%	
2010	74,7	1,6	469,2	9,8	691,3	14,4	3549,8	74,2	0	0	4785,0
2011	80,4	1,7	480,1	10,0	691,3	14,4	3549,8	73,9	0	0	4801,6
2012	82,4	1,7	478,1	10,0	691,3	14,4	3549,8	73,9	0	0	4801,6
2013	82,4	1,7	478,1	9,9	691,3	14,4	3549,8	73,9	0	0	4801,6
2014	82,4	1,7	478,1	9,9	691,4	14,4	3553,1	73,9	0	0	4805,0
2015	82,4	1,7	478,1	9,9	691,4	14,4	3556,5	74,0	0	0	4808,4
2016	82,1	1,7	477,5	9,9	691,4	14,4	3556,6	74,0	0	0	4807,6
2017	82,1	1,7	451,8	9,4	696,8	14,5	3578,3	74,4	0	0	4809,0
2017 до 2010, %	109,9	x	96,3	x	100,8	x	100,8	x	0	x	100,5

Джерело: [7].

Таблиця 5. Автомобільні дороги Одеської області з твердим покриттям

Рік	Категорія										Разом, км
	I		II		III		IV		V		
	км	%	км	%	км	%	км	%	км	%	
2010	194,3	2,4	571,9	7,1	818,7	10,2	6080,1	75,5	386,4	4,8	8051,4
2011	194,3	2,4	571,9	7,1	818,7	10,2	6080,1	75,5	390,4	4,8	8055,4
2012	194,3	2,4	571,9	7,1	818,7	10,2	6080,1	75,5	390,4	4,8	8055,4
2013	194,3	2,4	590,8	7,3	818,8	10,1	6075,4	75,3	390,4	4,8	8069,7
2014	194,3	2,4	590,8	7,3	818,8	10,1	6075,4	75,3	390,4	4,8	8069,7
2015	194,3	2,4	604,8	7,5	804,8	10,0	6075,4	75,3	390,4	4,8	8069,7
2016	194,3	2,4	604,8	7,5	804,8	10,0	6073,2	75,3	390,4	4,8	8067,5
2017	194,3	2,4	614,1	7,6	784,3	9,7	6084,0	75,4	388,7	4,8	8065,4
2017 до 2010, %	100	x	107,4	x	95,8	x	100,1	x	100,6	x	100,2

Джерело: [7].

Таблиця 6. Автомобільні дороги Херсонської області з твердим покриттям

Рік	Категорія										Разом, км
	I		II		III		IV		V		
	км	%	км	%	км	%	км	%	км	%	
2010	40,2	0,8	365,3	7,3	1064,4	21,4	3501,7	70,4	0	0	4971,6
2011	44,9	0,9	360,6	7,3	1064,4	21,4	3498,2	70,4	0	0	4968,1
2012	48,1	1,0	357,4	7,2	1064,4	21,4	3498,2	70,4	0	0	4968,1
2013	48,1	1,0	360,8	7,3	1061,0	21,4	3498,2	70,4	0	0	4968,1
2014	48,1	1,0	360,8	7,3	1061,0	21,4	3498,2	70,4	0	0	4968,1
2015	48,1	1,0	378,3	7,6	1043,5	21,0	3498,2	70,4	0	0	4968,1
2016	48,1	1,0	378,3	7,6	1043,5	21,0	3498,2	70,4	0	0	4968,1
2017	49,3	1,0	377,1	7,6	1043,5	21,0	3498,2	70,4	0	0	4968,1
2017 до 2010, %	122,6	x	103,2	x	98,0	x	99,9	x	0,0	x	99,9

Джерело: [7].

Зміни, що відбувають у дорожньому господарстві країни та Причорноморського району важко назвати позитивними (табл. 3).

Незважаючи на те, що довжина доріг із твердим покриттям I категорії збільшилася на 2,8% загальна протяжність доріг із твердим покриттям в аналізованому періоді зменшилася на 3,8% або 6249 км (табл. 4).

У Миколаївській області загальна протяжність доріг з твердим покриттям у цілому збільшилася на незначні 0,5% або 24 км. Помітні зміни в Одеській області стосуються збільшення протяжності доріг з твердим покриттям II категорії — +42,2 км за аналізований період.

У Херсонській області довжина доріг з твердим покриттям фактично не зазнала змін.

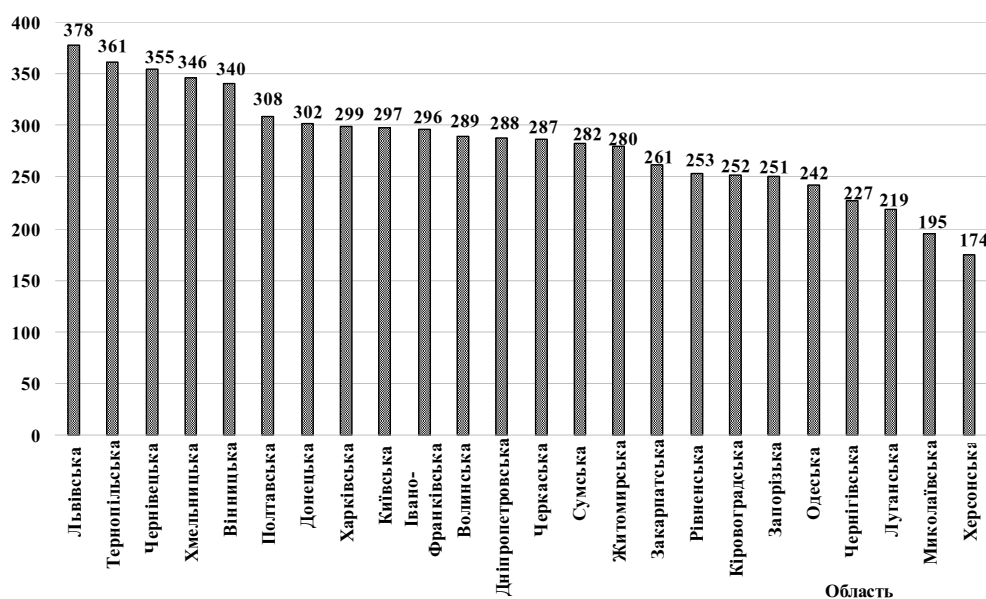


Рис. 2 Щільність автомобільних доріг у областях України в 2017 р., км на 1 тис. км² території

Джерело: [7].

Таблиця 7. Щільність автомобільних доріг загального користування з твердим покриттям, км на 1 тис. км² території

Рік	Україна	В тому числі області		
		Миколаївська	Одеська	Херсонська
2000	271	195	239	170
2001	272	194	239	170
2002	272	196	239	172
2003	273	197	239	172
2004	273	197	240	171
2005	273	196	241	172
2006	274	197	242	173
2007	274	197	242	175
2008	275	195	242	175
2009	275	195	242	175
2010	275	195	242	174
2011	275	195	242	174
2012	275	195	242	174
2013	275	195	242	174
2014	277	195	242	174
2015	277	195	242	174
2016	277	195	242	174
2017	277	195	242	174

Джерело: [7].

Слід відмітити, що незначні позитивні зміни у збільшенні довжини доріг з твердим покриттям у областях Причорноморського економічного району стосуються виключно доріг національного значення. Натомість довжина доріг регіонального та місцевого значення (III—V категорії) в аналізованому періоді залишилася без змін.

Як бачимо (табл. 6), щільність автомобільних доріг у областях Причорноморського економічного району є нижчою від середнього значення по країні. Особливо критична ситуація в Миколаївській та Херсонській областях, де фактичне значення щільності доріг у звітному періоді було нижчим, ніж середнє значення по країні на 29,6 та 30,7% відповідно. У національному рейтингу за показником щільності автомобільних доріг Одеська область перебуває на 20 місці, Миколаївська та Херсонська займають два останніх.

Для того, щоб зрозуміти рівень забезпеченості дорогами, крім порівняння загальної довжини необхідно провести порівняння щільності доріг.

Таблиця 8. Значення глобального індексу "якість доріг" та місце України у відповідному рейтингу

	Рік												
	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Індекс	2,19	2,15	2,16	2,17	1,98	2,05	2,33	2,14	2,21	2,44	2,4	2,4	2,7
Рейтинг	102	114	119	124	135	137	137	144	139	132	134	130	123
Кількість країн у рейтингу, од.	119	127	131	131	138	141	143	147	143	140	138	137	140

Джерело: [8].

Дефіцит розгалуженої мережі автомобільних доріг регіонального та місцевого значення — не єдина проблема транспортного забезпечення розвитку туристичної галузі Причорноморського району. Не меншою, а можливо, більшою проблемою, є стан дорожнього покриття.

За даними Світового економічного форуму в Україні — одні із найгірших доріг у світі (табл. 8). Це надзвичайно актуальна інфраструктурна проблема, що є причиною гальмування багатьох аспектів національного та регіонального розвитку — торгівлі, будівництва, сільських територій, туризму тощо.

З 10 найгірших доріг України 6 повністю або частково знаходяться на території областей Причорноморського району:

- 1) КПП "Тимкове" — Балта — Первомайськ — Доманівка — Олександрівка;
- 2) Одеса — Рені;
- 3) Львів — Радехів — Луцьк;
- 4) Чугуїв — Мілове;
- 5) Мукачеве — Рахів — Богородчани — Івано-Франківськ — Рогатин — Бібрка — Львів;
- 6) Одеса — Вознесенськ — Новий Буг;
- 7) Дніпро — Миколаїв;
- 8) Львів — Самбір — Ужгород;
- 9) Олександрівка — Кропивницький — Миколаїв;
- 10) Кропивницький — Платоново [9].

ВИСНОВКИ З ПРОВЕДЕНОГО ДОСЛІДЖЕННЯ І ПЕРСПЕКТИВИ ПОДАЛЬШИХ РОЗВІДОК У ЦЬОМУ НАПРЯМІ

У контексті розвитку туристичної галузі сільських територій Причорноморського економічного району, найважливішою складовою транспортної інфраструктури є величина та стан доріг з твердим покриттям. Адже туристичні екскурсійні маршрути потребують дорожнє забезпечення із розгалуженою мережею доріг національного, регіонального та місцевого значення.

Дефіцит розгалуженої мережі автомобільних доріг регіонального та місцевого значення — не єдина проблема транспортного забезпечення

ня розвитку туристичної галузі Причорноморського району. Не меншою, а можливо, більшою проблемою, є стан дорожнього покриття.

За даними Світового економічного форуму в Україні — одні із найгірших доріг у світі. Це надзвичайно актуальна інфраструктурна проблема, що є причиною гальмування багатьох аспектів національного та регіонального розвитку — торгівлі, будівництва, сільських територій, туризму тощо.

Література:

1. Сільський зелений туризм стає популярним в Україні. Aquadar 21.05.2017. URL: <https://aquadar.com/uk/novini/silskiy-zeleniy-turizm-staye-populyarnim-v-ukrayini/>

2. Страусина ферма й унікальний каньйон: на Миколаївщині розвивається зелений туризм. УКРІНФОРМ. 07.06.2018 15:01. URL: <https://www.ukrinform.ua/rubric-tourism/2476093-strausina-ferma-j-unikalnij-kanjon-na-mikolaivsini-rozvivaetsa-zelenij-turizm.html>

3. Зелений туризм: нині це модно! Асоціація індустрії гостинності України. URL: <http://aigu.org.ua/zelenii-tourism.html>

4. "Українська гостинна садиба". ГО "Спілка сільського зеленого туризму України". URL: <https://www.greentour.com.ua/region/odeska>

5. Сільський зелений туризм на території Херсонської області. Департамент культури, туризму та курортів Херсонської обласної державної адміністрації. URL: <http://www.uct-artkavun.kherson.ua/tour-village.htm>

6. Садиби зеленого туризму. Офіційний сайт міста Херсон. URL: <http://www.city.kherson.ua/articles/sadibi-zelenogo-turizmu>

7. Статистичний збірник "Транспорт і зв'язок України 2017". Київ. Державна служба статистики, 2018. — 168 с.

8. Quality of roads. The Global Competitiveness Report. Geneva: World Economic Forum. URL: <https://www.weforum.org>

9. Веремеєва Т. Стан доріг в Україні залишається плачевним: коли ситуація зміниться. Marker.ua. 22.06.2018. URL: <http://marker.ua/infrastruktura/transport/4520-stan-dorig-v-ukrayini-zalishayetsya-plachevnim-koli-situatsiya-zminitsya/>

10. Лагодієнко В.В., Боднар О.А. Вплив соціально-економічного розвитку села на рівень життя сільського населення регіону. Економіст. — 2012. — № 2. — С. 50—51. — Режим доступу: http://nbuv.gov.ua/UJRN/econ_2012_2_18

References:

1. Kaplugin, I.S. (2017), "Rural green tourism is becoming popular in Ukraine", Glavkom, available at: <https://glavcom.ua/news/silskiy-zeleniy-turizm-staje-populyarnim-v-ukrajini-ekspert-420458.html>, (Accessed 10 Feb 2019).

2. Ukrinform (2018), "Ostrich farm and unique canyon: green tourism is developing in Mykolaiv region", available at: <https://www.ukrinform.ua/rubric-tourism/2476093-strausina-ferma-j-unikalnij-kanjon-na-mikolaivsini-rozvivaetsa-zelenij-turizm.html>, (Accessed 10 Feb 2019).

3. Association of the enterprise industry of Ukraine (2018), "Green tourism: now it's fashionable!", available at: <https://www.ukrinform.ua/rubric-tourism/2476093-strausina-ferma-j-unikalnij-kanjon-na-mikolaivsini-rozvivaetsa-zelenij-turizm.html>, (Accessed 10 Feb 2019).

4. NGO "Union of Rural Green Tourism of Ukraine" (2017), "Ukrainian hospitable manor", URL: <https://www.greentour.com.ua/statut> (Accessed 10 Feb 2019).

5. Department of Culture, Tourism and Resorts of the Kherson Oblast State Administration (2018), "Rural Green Tourism in the Kherson Oblast", available at: <http://www.uct-artkavun.kherson.ua/tour-village.htm> (Accessed 10 Feb 2019).

6. Official site of the city of Kherson (2018), "Homestead of green tourism", available at: URL: <http://www.city.kherson.ua/articles/sadibi-zelenogo-turizmu>, (accessed 10 Feb 2019).

7. State Statistics Service of Ukraine (2018), Transport i zv'yazok Ukrayini 2017. Statistichnij zbirnik [Statistical yearbook "Transport and Communications Ukraine 2017"], Derzhkomstat, Kyiv, Ukraine.

8. World Economic Forum (2018), "Quality of roads. The Global Competitiveness Report", available at: <https://www.weforum.org>, (Accessed 10 Feb 2019).

9. Veremeyeva, T. (2018), "The state of roads in Ukraine remains deplorable: when the situation changes", Marker.ua, available at: <http://marker.ua/ru/infrastruktura/transport/4520-stan-dorig-v-ukrayini-zalishayetsya-plachevnim-koli-situatsiya-zminitsya/>, (Accessed 10 Feb 2019).

10. Lagodiienko, V.V. and Bodnar, O.A. (2012), "Impact of socio-economic development of the village on the living standards of the rural population of the region" Ekonomist, vol. 2, pp. 50—51.

Стаття надійшла до редакції 16.02.2019 р.