

парадоксальним, адже це, як правило, відбувається за фактом кінцевого споживання турпродукту. В даному ж випадку соціально важливим для держави є продуцент турпродукту – сільське населення. Адже зелений туризм розвиває місцеву економіку, сприяє підвищенню зайнятості населення, створенню нових робочих місць на селі. Слід відзначити, що сільський туризм – це мабуть єдина туристська галузь, яка не потребує інвестицій, додаткових капіталовкладень і може приносити суттєвий прибуток тим, хто ним займається.

Організація зеленого (сільського) туризму, як свідчить досвід європейських країн, сприяє ефективному господарюванню, покращенню благоустрою та санітарного стану населених пунктів, зокрема садиб селян, об'єктів соціальної сфери на селі та туристських об'єктів. При цьому підвищується зайнятість сільського населення, відроджуються народні промисли, зростає виробництво.

Розвиток *екологічного туризму* в нашій державі сприятиме створенню освітніх екологічних програм для широкого загалу населення, розробці туристських маршрутів для організованих туристських груп територіями національних природних та регіональних ландшафтних парків, заповідними територіями з метою збереження природного середовища.

1. Стратегія розвитку туризму і курортів. Затверджена розпорядженням Кабінету Міністрів України від 06.08.08 р. № 1088-р / www.kmi.gov.ua

2. Манильська декларація по соціальному впливу туризму от 22.05.97 г. / www.unwto.org

УДК 911.3:502.7

Новикова В.І.

СКЛАДОВІ ОСНОВНИХ ВИДІВ ТРАНСПОРТУ ЯК ІНФРАСТРУКТУРИ РЕКРЕАЦІЇ: СУТНІСТЬ ПОНЯТТЯ, СТРУКТУРА, КЛАСИФІКАЦІЯ

Транспорт розглядається як інфраструктура рекреаційної діяльності. По кожному з основних видів транспорту (автомобільному, залізничному, водному, повітряному) розглядаються такі їхні складові, як засоби перевезення, шляхи сполучення, транспортна інфраструктура, з позицій визначення сутності понять, структури, класифікації.

Транспорт рассматривается как инфраструктура рекреационной деятельности. По каждому из основных видов транспорта (автомобильному, железнодорожному, водному, воздушному) рассматриваются такие их составляющие, как средства перевозки, пути сообщения, транспортная инфраструктура, с позиций определения сущности понятий, структуры, классификации.

In the paper transport is considered as infrastructure of recreation activity. For each of main kinds of transport (motor transport, rail transport, water transport, air transport) its components (transportation facilities, communication lines, transport infrastructure) are analysed from positions of definition the essence of the concepts, the structure and classification.

Постановка проблеми у загальному вигляді та аналіз останніх досліджень і публікацій. Важливою складовою рекреації є її інфраструктура, до якої входить і транспорт. А він у численних публікаціях вітчизняних і зарубіжних науковців досліджується в основному з позицій діяльності всередині самої транспортної системи або з точки зору його місця, зокрема, при створенні турпродукту. Але питання розгляду транспорту у контексті інфраструктурного забезпечення рекреаційної діяльності поки що недостатньо розроблене.

Тому стаття мала на меті розглянути сутність понять, структуру, класифікацію елементів основних видів транспорту з точки зору інфраструктурного забезпечення рекреаційної діяльності.

Виклад основного матеріалу. Інфраструктуру, необхідну для здійснення рекреаційної діяльності, залежно від того, задіюється вона тільки у рекреаційній сфері чи ще в інших сферах життєдіяльності суспільства, поділяємо відповідно на спеціалізовану, соціальну, універсальну [5].

Транспорт відноситься до групи універсальної інфраструктури рекреаційного спрямування. Найбільш поширеними видами пасажирського транспорту є автомобільний, залізничний, водний, повітряний. Елементами транспорту, наявність, кількість і якість яких мають суттєве значення в інфраструктурному забезпеченні рекреації, є: засоби перевезення (рухомий склад), шляхи сполучення, ті складові транспортної інфраструктури, що мають безпосереднє значення при подорожуванні рекреантів. Детальніше зупинимося на кожному з основних видів транспорту як інфраструктурному забезпеченні рекреаційної діяльності.

Маючи такі переваги, як маневреність, гнучкість, швидкість, *автомобільний* є найпоширенішим видом транспорту. До його засобів перевезення відносяться легкові автомобілі, автобуси, мотоцикли та інші технічні пристрої, виконані на їх основі.

Легкові автомобілі, призначені для індивідуальних перевезень пасажирів (до 8 осіб разом із водієм), класифікуються за типом кузова, за класом (розміром) автомобіля, за робочим об'ємом циліндрів двигуна. Залежно від типу кузова виділяють такі групи автомобілів: *лімузини* (закритий кузов), *кабріолети* (закритий кузов з матер'яним верхом, що відкривається), *фаетони* (відкритий кузов з тентом).

Автобуси відрізняються за призначенням, місткістю, розмірами, а в деяких країнах – за класом (категорією). Залежно від призначення, що визначає конструкцію автобусу, вони поділяються на: 1) міські та приміські; 2) міжміські; 3) трансферні; 4) спеціальні (для перевезення пасажирів льотним полем аеропортів від терміналу до літака та навпаки, місткістю до 200 осіб); 5) екскурсійні; 6) автобуси для дальніх рейсів (міжнародні) – туристські автолайнери або кочі; 7) автобуси, обладнані під кемпери та каравани; 8) автобуси для сафарі та пригодницьких турів [9].

Маючи призначення групових перевезень пасажирів (не менше 9 осіб разом із водієм), автобуси за місткістю (кількістю місць для сидіння)

поділяються на: *малі* (до 25 місць), *середні* (26–35 місць), *великі* (36–45 місць), *особливо великі* (понад 45 місць). За габаритною довжиною виділяють такі групи: *особливо малі* (до 5 м), *малі* (6–7,5 м), *середні* (8–9,5 м), *великі* (10,5–12 м), *особливо великі* або *спаровані* (понад 16,5 м).

Шляхами сполучення *автомобільного* транспорту є *автодороги* – призначені для руху транспортних засобів частини території з усіма розташованими на них спорудами (мостами, шляхопроводами, естакадами, пішохідними переходами) та засобами організації дорожнього руху, що обмежені по ширині зовнішнім краєм тротуарів або смуги відводу.

За видом покриття розрізняють автомобільні дороги [10]: 1) з твердим покриттям: а) цементнобетонні; б) асфальтобетонні; в) чорні шосе; г) білі щебеневі, гравійні шосе; д) бруківка; 2) ґрунтові. Автодороги залежно від технічних характеристик поділяються на 5 категорій. Розрізняють автомобільні дороги загального користування державного (міжнародні, національні, регіональні) та місцевого (територіальні, обласні, районні) значення.

Залежно від значення і деяких технічних особливостей автодоріг застосовується така міжнародна категоризація:

1) дороги звичайного типу (*highway*): а) дороги категорії I – єдина проїзна частина з двома смугами руху; б) дороги категорії II – одна або кілька проїзних частин із кількістю смуг руху більше двох;

2) автомагістралі (*freeway*) – призначені для швидкісного руху (допускаються швидкості понад 100 км/год.) великої кількості автомобілів у двох протилежних напрямках, для яких передбачені окремі проїзні частини, відокремлені один від одного фізичним бар'єром або широкою розділювальною смугою із заборонаю руху по ній; не мають перехрещень на одному рівні з іншими дорогами, залізничними і трамвайними коліями, пішохідними чи велосипедними доріжками,

3) швидкісні дороги (*motorway*) – призначені для швидкісного автомобільного руху із швидкостями не менше 100 км/год.; заборонені зупинки та стоянки; в'їзд на них можливий тільки через розв'язки або на регульованих перехрестях.

До інфраструктури *автомобільного* транспорту можна віднести: автовокзали, автостанції; автобусні зупинки; об'єкти дорожнього сервісу (автозаправні станції, станції технічного обслуговування автомобілів); майданчики для стоянки транспортних засобів; архітектурно облаштовані придорожні майданчики для відпочинку; підприємства з оренди легкових автомобілів.

Автовокзал або *автостанція* – комплекс будівель і споруд для обслуговування пасажирів міських, приміських і міжміських автобусів, лінійного персоналу, рухомого складу і зберігання вантажів. Основні частини автостанції або автовокзалу – вокзальна будівля, перони для посадки і висадки пасажирів, під'їзд до перону, як правило, ізольований від дороги загального користування. У вокзальній будівлі розташовані зал очікування, каси для продажу білетів, часто також підприємства

громадського харчування та роздрібної торгівлі, камери зберігання багажу, а також службові приміщення (диспетчерська, адміністративні приміщення). На території автовокзалів і автостанцій є простір для стоянки рухомого складу між рейсами. Автостанції влаштовуються на кінцевих і транзитних пунктах автобусного сполучення, автовокзали – зазвичай тільки на кінцевих. Різниця між ними полягає і в розмірах: місткість автостанції складає 50 осіб, автовокзалу – мінімум 100 осіб. *Автобусна зупинка* – спеціально відведене для посадки/висадки пасажирів автобусів місце, обладнане: лавами: урною для сміття; графіком дорожнього руху, номерами маршрутів і розкладом; навісом або іншою спорудою з дахом та стінами для захисту від дощу та вітру; туалетом; за необхідності – пунктом продажу білетів, магазином.

Залізничний транспорт забезпечує як міжнародні, так і внутрішні пасажирські перевезення, що за довжиною маршруту поділяються на *приміські* (у приміській зоні радіусом до 150 км із зупинками на всіх станціях та платформах), *місцеві* (між станціями однієї залізниці на відстань до 700 км), *дальні* (на відстань понад 700 км у межах різних залізниць). *Рухомим складом* цього виду транспорту виступають *поїзди*. Залежно від швидкості руху та якості обслуговування розрізняють поїзди дальнього сполучення пасажирські, швидкісні, фірмові. Поїзди складаються з тягових (локомотиви) та нетягових (вагони) частин. Залежно від типу двигуна розрізняють такі *локомотиви*: паровоз, тепловоз або дизель-поїзд, електровоз, а також газотурбовоз, який зазвичай у пасажирських перевезеннях не використовується. Клас розміщення в поїзді залежить від типу *вагона* – загальний, плацкартний, купейний, м'який, спальний. Залежно від фірмовості, класу, маршруту і призначення пасажирського поїзду до його складу включають різну кількість різнотипних вагонів. *Шляхами сполучення залізничного* транспорту є *залізничні колії* – комплекс споруд і пристроїв, що утворюють дорогу з рейковою колією для руху залізничного рухомого складу. Для пасажирських перевезень переважно використовують залізничні колії загального користування. Все більше у світі створюється швидкісних залізниць, де рух поїздів допускається із швидкістю до 300 км/год. Більшість сучасних залізниць електрифіковані.

До *інфраструктури* залізничного транспорту відносяться *залізничні станції*. Вони залежно від обсягу і складності виконання пасажирських, вантажних і технічних операцій поділяються на позакласні та I, II, III, IV, V класів. Одними із обов'язкових елементів залізничної пасажирської станції є станційна пасажирська споруда (вокзал) та пасажирські перони (платформи для посадки/висадки пасажирів). Залежно від призначення приміщення вокзалу поділяють на: *операційні* (вестибуль, довідкове бюро, касова зала, камери зберігання багажу), *культурно-побутового обслуговування пасажирів* (зали очікування, ресторани, буфети, туалети, пошта, телеграф, кімнати відпочинку, торгові кіоски, перукарні), *адміністративно-службові* (кабінети начальника вокзалу, чергового).

Характерною особливістю *водного* транспорту, що поділяється на морський і річковий, є його сезонність. До *засобів перевезення* відносяться *судна* – плавучі інженерні споруди, на яких можна перевозити людей і вантажі чи здійснювати різні роботи на воді. За приводом судна поділяються на *несамохідні* (наприклад, баржі), що при пасажирських перевезеннях практично не застосовуються, та *самохідні*: гребні, вітрильні, моторні. Відповідно до енергетичного джерела виділяють такі типи: пароплав, теплохід, а також турбохід, атомохід, газотурбохід, які зазвичай у пасажирських перевезеннях не використовуються.

Судна залежно від того, якими водами вони переміщуються, бувають: *морські* (водами Світового океану), *річкові* (внутрішніми водами), *мішаного типу* (озерно-морські або типу «ріка–море»). За масштабами переміщення (обсягами подоланого простору) виділяють судна морського флоту: *необмеженого плавання* (великої місткості та високої швидкості обслуговують зовнішні зв'язки держави), *обмеженого плавання* (відносно невеликої місткості здійснюють перевезення в межах одного моря), *місцевого та рейдового плавання* (перевезення в межах акваторії порту і на рейді). Судно, що може розвинути швидкість понад 35 км/год., відноситься до швидкісного.

Засобами перевезення водного транспорту, крім суден, є також *пором* – спеціальні плавзасоби для регулярного переміщення великих потоків пасажирів і транспортних засобів на невеликі відстані між береговими пунктами водного простору, де немає можливості збудувати міст або підземний тунель. Пором за призначенням і конструкцією поділяють на залізничні, автомобільні, автомобільно-пасажирські, пасажирські та мішані.

Шляхами сполучення водного пасажирського транспорту є *поверхня вод Світового океану*, частинами якого є океани, моря, затоки, протоки, та *вод суходолу*, представлених судноплавними ділянками річок, великими озерами, водосховищами, магістральними каналами. Транспортування водою передбачає відповідність водних об'єктів за деякими параметрами (ширина, глибина, солоність та ін.) конкретним транспортним засобам.

До *інфраструктури водного пасажирського транспорту* відносяться *морські та річкові порти* – спеціально обладнані ділянки узбережжя водойми, що містять водну (акваторія) та суходільну частини і призначаються в основному для організації посадки/висадки пасажирів. Для цього вони мають *пасажирські причали* (місце швартування та стоянки суден), *вокзали* (за своїми функціями та внутрішньою будовою подібні до авто- та залізничних вокзалів), *різноманітні служби*. Інфраструктурою водного транспорту є також *пристані* – невеличкі порти на внутрішніх водних шляхах; спеціально обладнані на березі водойми місця з плавучою чи береговою спорудою для причалювання і стоянки суден, посадки/висадки пасажирів. Плавуча пристань називається дебаркадером.

Найшвидшим, найдорожчим і наймолодшим видом транспорту є *повітряний*, основна сфера застосування якого полягає у пасажирських перевезеннях на відстанях понад тисячу кілометрів.

Всі *засоби повітряних пасажирських перевезень* поділяються на такі групи: 1) повітряні кулі та дирижаблі; 2) парашути та дельтаплани; 3) вертольоти (гелікоптери); 4) літаки усіх видів. Якщо перші дві групи у рекреаційній діяльності в основному призначені для власне подорожей на цих повітряних суднах, то літаки та вертольоти більше зорієнтовані на перевезення пасажирів до місця призначення.

Найбільш широко з усіх видів повітряного транспорту використовуються *літаки*. Їх розрізняють за такими льотно-технічними характеристиками: *злітною масою* (I класу – понад 75 т, II класу – 30–75 т, III класу – 10–30 т, IV класу – менше 10 т); *кількістю крил* (моноплани, півтораплани, біплани); *типом і розмірами фюзеляжу*; *швидкістю польоту* (дозвукові, надзвукові, гіперзвукові); *типом посадочних органів* (сухопутні, корабельні, гідролітаки); *типом зльоту і посадки* (вертикального, короткого, звичайного); *родом джерел тяги* (гвинтові, реактивні); *дальністю польотів* (магістральні дальні – понад 6000 км, магістральні середні – 2500–6000 км, магістральні ближні – 1000–2500 км, місцевого призначення – менше 1000 км).

Для перевезення пасажирів залежно від призначення та льотно-технічних характеристик виділяють такі групи: 1) *надзвукові пасажирські літаки* (на сьогодні єдиним представником даного класу пасажирських літаків є «Конкорд»); 2) *аеробуси* (широкофюзеляжний пасажирський літак, зазвичай двоярусний, розрахований на перевезення великої кількості пасажирів); 3) *магістральні літаки* (велика кількість різних типів та модифікацій); 4) *бізнес-джет* (спеціальний клас літаків із люкс-салонем призначений для перевезення 6–10 VIP-пасажирів – бізнесменів, державних діячів, музикантів тощо); 5) *гідролітаки* (літаючі човни); 6) *літаки малої авіації* (легкі літаки місткістю 1–10 пасажирів).

В силу притаманних *вертольоту (гелікоптеру)* таких вигідних якостей, як здатність виконувати вертикальний зліт та посадку на обмежені непідготовлені майданчики, можливість гасіння швидкості у повітрі аж до зависання на одному місці, гарний огляд, досить висока швидкість, він широко використовується у рекреаційній діяльності.

Шляхами сполучення авіаційного транспорту є повітряні траси – диспетчерські райони або їхні частини, що являють собою коридор у повітряному просторі, обмежений за висотою та шириною (близько 30 км), призначений для безпечного виконання польотів повітряними суднами і забезпечений аеродромами, засобами навігації, контролю та управління повітряним рухом. Повітряні лінії, за якими здійснюються польоти літаків, поділяються на *внутрішні* (в межах повітряного простору країни) і *міжнародні* (з перетином кордонів повітряного простору інших країн).

До інфраструктури *авіаційного* транспорту відносяться *аеропорти* – комплекси споруд, призначені для прийому, відправлення і технічного забезпечення повітряних суден та обслуговування повітряних перевезень.

Аеропорти за статусом поділяють на *міжнародні* (відкриті для прийому та відправлення повітряних суден, які виконують міжнародні повітряні перевезення; здійснюється прикордонний, митний і карантинний контроль) та *внутрішні* (обслуговують повітряні перевезення всередині країни). Залежно від розташування і характеру перевезень аеропорти можуть бути *державного* (знаходяться в столиці та стратегічно важливих центрах країни, забезпечують переважно міжнародні перевезення), *регіонального* (розміщуються в регіональних центрах), *місцевого* (розташовуються у великих промислових містах і курортних зонах, забезпечують переважно внутрішні перевезення) значення.

За кількістю вильотів літаків за добу розрізняють аеропорти *великі* (розташовуються за 20–50 км від міст) і *малі* (за 5–10 км від міст). Залежно від обсягу пасажирських перевезень (сумарної кількості всіх пасажирів, які прилітають і відлітають, включаючи пасажирів транзитних рейсів) аеропорти поділяться на п'ять класів. I клас (10–7 млн. осіб), II клас (7–4 млн. осіб), III клас (4–2 млн. осіб), IV клас (2000–500 тис. осіб), V клас (500–100 тис. осіб). Аеропорти з річним обсягом перевезень понад 10 млн. осіб відносяться до позакласних, а менше 100 тис. осіб – до некласифікованих.

За спроможністю приймати певні типи повітряних суден аеропорти поділяють на такі групи: 1) можуть приймати будь-які існуючі цивільні повітряні судна без обмежень; 2) можуть приймати літаки I класу і нижче; 3) можуть приймати літаки II класу і нижче; 4) можуть приймати літаки не вище III класу.

Важливими складовими аеропорту є аеродром і пасажирський комплекс. *Аеродром (летовище)* – ділянка земної (або водної) поверхні, обладнана для вильоту, посадки, стоянки і обслуговування повітряних суден. Він забезпечує не тільки своєчасний прийом та випуск літаків, а й їх технічне обслуговування і керівництво рухом в аеродромній зоні та на повітряних лініях (трасах). Аеродром складається з льотної та службової зон. Льотне поле включає в себе льотну смугу (злітно-посадкова смуга з прилягаючими боковими та кінцевими смугами безпеки), вирулювальні доріжки, місця стоянки літаків. Службова зона являє собою комплекс управління повітряним рухом (служби організації повітряного руху, електрорадіотехнічна й електросвітлотехнічна, метеорологічна, штурманська), ангари, житлові і побутові споруди тощо. За обладнанням аеродромів поділяються на постійні і польові (тимчасові), а за технічними характеристиками льотних смуг – на класи. Міжнародна класифікація аеродромів здійснюється за кодовим позначенням, яке складається з двох елементів: перший є номером, що базується на довжині льотної смуги, а другий є літерою, що відповідає розмаху крил літака та відстані між зовнішніми колесами основного шасі (*табл. 1*).

Таблиця 1 Кодові позначення технічних характеристик льотної смуги

Кодовий елемент 1		Кодовий елемент 2			
Кодовий номер	Довжина злітно-посадкової смуги, м		Кодова літера	Розмах крил, м	Коля основного шасі, м
1	менше 800		A	менше 15	менше 4,5
2	800–1200		B	15–24	4,5–6
3	1200–1800		C	24–36	6–9
4	понад 1800		D	36–52	9–14
			E	52–60	9–14

Відповідно до злітної маси літаків аеродроми так само поділяють на чотири класи. Позакласовим вважається аеродром, який може приймати будь-які літаки без обмеження їх маси. Злітно-посадкова смуга в них складає зазвичай 3500–4000 м, а в аеродромах I класу – 3000–3200 м, II класу – 2000–2700 м, III класу – 1500–1800 м, IV класу – 600–1200 м. Аеродроми III та IV класів обслуговують місцеві повітряні лінії.

До *пасажирського комплексу* як важливої складової аеропорту входять, перш за все, аеровокзал, а також перони, привокзальна площа, готелі тощо. *Аеровокзал* слугує раціональній організації переміщення пасажирів та вантажу при пересадках з наземних засобів сполучення на повітряний транспорт та навпаки. В аеровокзалі базується більшість служб, які обслуговують пасажирів з моменту входу на територію аеропорту до вильоту та з часу подачі трапа до літака до того моменту, коли людина залишить аеропорт.

Висновки. Детальний розгляд (визначення сутності понять, структури, класифікація) таких елементів, як засоби перевезення, шляхи сполучення, транспортна інфраструктура, що входять до складу основних видів транспорту як інфраструктурного забезпечення рекреаційної діяльності, дає підстави для подальших розробок щодо оцінювання розвинутості цих складових.

1. Биржаков М.Б., Никифоров В.И. *Индустрия туризма: Перевозки. Издание третье, переработанное и дополненное.* – СПб.: Издательский дом Герда, 2007. – 528 с.
2. Герасименко В.Г. *Основы туристского бизнеса.* – Одесса: Черноморье, 1997. – 160 с.
3. Гуляев В.Г. *Организация туристских перевозок.* – М.: Финансы и статистика, 2001. – 512 с.
4. Мальська М.П., Худо В.В., Цибух В.І. *Основы туристического бизнеса.* – К.: Центр навчальної літератури, 2004. – 272 с.
5. Новикова В.І. Рекреаційна інфраструктура: суть поняття, види, методи дослідження // *Географія в інформаційному суспільстві: Зб. наук. праць. У 4-х т.* – К.: ВЛГ Обрії, 2008. – Т. IV. – С. 163–165.
6. Новикова В.І. Територіальна рекреаційна система як форма організації рекреаційної діяльності на певній території // *Український географічний журнал.* – 2007. – № 2. – С. 55–59.
7. Сокол Т.Г. *Основы туристической деятельности: Учебник / За ред. В.Ф. Орлова.* – К.: Грамота, 2006. – 264 с.
8. Сенин В.С. *Организация международного туризма.* – М.: Финансы и статистика, 1999. – 400 с.
9. Черных Н.Б. *Технология путешествий и организация обслуживания клиентов.* – М.: Советский спорт, 2002. – 320 с.
10. <http://uk.wikipedia.org/> – вільна енциклопедія «Вікіпедія».