

вихідні до 5-6 тисяч, з яких 60% – туристи з Польщі, 20% – туристи з країн – учасниць СНД та інші. Такі показники пояснюються великою популярністю неорганізованого туризму серед громадян сусідніх держав і у світі загалом.

Тобто, туристи самостійно, без участі туристичних фірм розробляють маршрут поїздки, визначають об'єкти екскурсійного відвідування, планують місця нічлігів, оформлюють виїзні документи.

Література

1. Артеменко В.Б. Методи інтегральної оцінки якості життя населення в управлінні регіональним розвитком / В.Б. Артеменко // Регіональна економіка. – 2002. – № 1. – С. 166-176.
2. Бандурка О.М. Основи економічної безпеки / О.М. Бандурка, В.Є. Духов, К.Я. Петрова, І.М. Червяков. – Харків, 2003. – 236 с.
3. Барановський О.І. Фінансова безпека: монографія / О.І. Барановський. – К.: Фенікс, 1999. – 338 с.
4. Вітлінський В.В. Моделювання економіки / В.В. Вітлінський. – К.: КНЕУ, 2003. – 408 с.
5. Герасимчук З. Комплексна оцінка рівня сталого розвитку регіонів України / З. Герасимчук // Економіка України. – 2002. – № 2. – С. 34-42.
6. Глобалізація і безпека розвитку // О.Г. Білорус, Д.Г. Лук'яненко. – К.: КНЕУ, 2001. – 733 с.
7. Данільян О.Г. Національна безпека України: сутність, структура та напрями реалізації / О.Г. Данільян, О.П. Дзьобань, М.І. Панов. – Харків: Фоліо, 2002. – 285 с.
8. Жаліло Я.А. Економічна стратегія держави в нестабільних економічних системах / Я.А. Жаліло. – К.: НІСД, 1998.
9. Могзоев А. Индикативное планирование совокупного спроса с учетом инвестиционной привлекательности ресурсов региона / А. Могзоев // Инвестиции в России. – 2000. – № 3. – С. 22-24.
10. Степаненко А.В., Герасимов М.І. Оцінка економічної безпеки України та її регіонів / А.В. Степаненко, М.І. Герасимов // Регіональна економіка. – 2002. – № 2. – С. 39-54.

338.48/49(477.75)

*Вершицький А.В., к.е.н., доцент,
ТНУ імені В.І. Вернадського*

ІНФРАСТРУКТУРНЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ РЕГІОНАЛЬНОГО РОЗВИТКУ ТУРИЗМУ

Туризм одержав широкий розвиток у сучасному світі і за обсягами продажів займає друге місце у світовій економіці після машинобудування, а в сфері послуг – займає провідне місце. Цей вид діяльності, заснований на інтегрованому використанні потенціалу території і факторів виробництва різних галузей, створює на основі комбінації товарів, послуг і вражень привабливий туристичний продукт. Природнокліматичні і ресурсні умови є необхідною, але не достатньою умовою забезпечення розвитку туризму в регіоні. Інфраструктура забезпечує умови для залучення ресурсного потенціалу території в ринковий оборот, а також прямо і побічно впливає на залучення туристів.

Конкурентноздатність держави і регіону значною мірою залежить від розвитку інфраструктури і найбільш конкурентноздатними є держави і регіони, у яких темпи розвитку інфраструктури випереджають ріст відповідних регіонів і галузей. Реформування і розвиток санаторно-курортного і туристичного сектору є пріоритетним напрямком Стратегії економічного і соціального розвитку Автономної Республіки Крим на 2011-2020 р. Нерівномірність природно-ресурсного, виробничого і соціального потенціалу регіонів АР Крим, а також їх економічна спеціалізація і рівень розвитку інфраструктури стали причиною диспропорцій внутрірегіонального розвитку півострова [1]. Розвиток туризму вимагає безпосереднього розвитку інфраструктурних об'єктів [2].

Туристський ринок на сьогоднішній день є одним з ринків, що найбільш глобалізовані, а розвиток туризму ще більше сприяє глобалізації ринків і видів економічної діяльності. Глобалізація і трансформація економіки обумовили необхідність появи нових підходів до вивчення і розробки рекомендацій з подальшого розвитку регіонального туризму, одним з важливих чинників якого є інфраструктурне забезпечення.

У джерел дослідження проблем інфраструктури, економічних і соціальних проблем розвитку туризму стояли такі вітчизняні і закордонні вчені, як Васильєв О.В., Орешин В.П., Фетисов Г.Г., Яковлева С.І. і др. Однак, незважаючи на значний обсяг наукових досліджень і кількість публікацій ряд питань, зв'язаних з розвитком інфраструктури туризму на регіональному рівні, залишаються відкритими, що і визначає актуальність теми дослідження.

Мета статті складається в розробці теоретичних і науково-практичних підходів до розвитку

регіональної інфраструктури туризму.

У сучасних умовах увага регіоналістики переміщується з традиційних факторів розміщення продуктивних сил (транспортні, матеріальні, трудові витрати) на облік нематеріальних факторів розміщення, проблем інфраструктурного забезпечення [3]. Головною функцією інфраструктури є забезпечення умов для здійснення нормального виробничого процесу, обслуговування населення, створення умов для інноваційного розвитку і трансформації економіки. Регіональна інфраструктура є чинником забезпечення стійкості економіки регіонів і тому необхідно стабільне її функціонування, створення і модернізація інфраструктурних об'єктів і систем.

Рівень розвитку і стан інфраструктури визначають регіональну диференціацію якості середовища для розвитку туризму, важливими параметрами якості є комфортність, зручність користування, транспортна доступність. Для оцінки впливу інфраструктурного фактора на розвиток туризму в регіонах використовуються показники функціонування підприємств готельного, санаторно-курортного господарства, транспорту, суспільного харчування, туристських підприємств (табл. 1) [4].

Таблиця 1

Показники розвитку підприємств інфраструктури туризму по регіонах АР Крим у 2010 р.

	Санаторно-курортні і оздоровчі заклади		Кількість осіб, які оздоровлені в санаторно-курортних (оздоровчих) закладах, тис.	Готелі та інші місця для короткотермінового проживання		Обслуговано приїжджих у готелях, та інших місцях короткотермінового проживання, тис. осіб	Перевезення пасажирів автомобільним транспортом, тис.	Введення в дію нових основних засобів (у фактичних цінах; млн.грн.)	Кількість об'єктів роздрібноі торгівлі та ресторанного
	Кількість закладів	Кількість ліжок (місць)		Кількість готелі	Кількість номерів				
АР Крим	548	120362	888,9	104	15839	310,6	139901,6	2128,2	1391
міста									
Сімферополь	–	–	–	18	1891	65,3	84224,2	912,7	422
Алушта	67	18289	170,0	8	1811	20,8	1359,6	78,6	103
Армянськ	–	–	–	–	–	–	346,2	28,5	5
Джанкой	–	–	–	1	89	4,5	815,1	19,9	18
Євпаторія	63	26405	180,0	13	1770	13,6	6086,2	100,2	160
Керч	34	4289	14,3	3	261	9,2	18840,9	92,1	40
Красноперекіпськ	–	–	–	1	139	2,7	867,0	33,9	19
Саки	28	5349	49,8	–	–	–	3120,5	28,7	10
Судак	20	5506	47,3	6	728	8,1	1942,0	36,1	74
Феодосія	47	7277	44,2	16	2674	24,1	3101,0	81,1	105
Ялта	115	28417	284,3	24	5373	149,0	4061,6	273,1	186
райони									
Бахчисарайський	32	5748	20,3	7	870	11,1	4905,9	36,8	26
Білогірський	2	193	0,6	1	35	0,6	1218,8	24,1	11
Джанкойський							667,3	12,5	7
Кіровський	2	365	1,8	2	45	0,4	754,0	12,8	9
Красногвардійський	–	–	–	–	–	–	1079,8	90,6	32
Красноперекіпський							203,8	4,0	17
Ленінський	37	4574	9,1	–	–	–	1293,8	11,2	5
Нижньогірський	–	–	–	–	–	–	444,7	17,5	29
Первомайський	–	–	–	–	–	–	167,5	2,5	14
Роздольненський	13	2113	10,1	1	10	–	223,2	16,1	20
Сакський	15	2006	8,8	–	–	–	1431,5	23,4	40
Сімферопольський	39	5260	33,1	1	100	0,1	2200,1	87,7	27
Советський	–	–	–	1	32	0,8	291,8	5,0	1
Чорноморський	34	4571	15,2	1	11	0,3	255,1	7,2	11

Проблемні інфраструктурні елементи і регіони ідентифікуються по мінімальних відносних

показниках інфраструктурного оснащення регіонів. Максимальні показники мають регіони Південного берега Криму, Євпаторія та Феодосія. Результатом давнього освоєння територій є широке наповнення: різночасні інфраструктурні об'єкти і їх мережі, включаючи сполучення старої і нової інфраструктури. Територіальна інфраструктура туризму, недостатня за потужністю, технічному стану і недоступна за ціною, не виконує свої відтворювальні функції. У такому стані вона не здатна підтримувати і стимулювати розвиток регіонального туризму. Регіональна інфраструктура сьогодні знаходиться в стані крайньої зношеності, не відповідає рівню розвитку продуктивних сил у суспільстві і, тим більше, не здатна виступати каталізатором їхнього росту [1,5,6].

Специфіка впливу інфраструктури на розвиток туристичних регіонів виявляється в наступних важливих аспектах [6]:

розміщення нових підприємств, установ, комунікацій відбувається переважно в схованій формі, з технологічним та функціональним відновленням на сформованому інфраструктурному каркасі;

слабка внутрішня інфраструктурна оснащеність, особливо транспортна і соціально-побутова викликає утворення великих периферійних територій з загасаючою життєдіяльністю і стягування господарської, містобудівної діяльності і населення в регіони з розвинутою інфраструктурою, які і розвиваються найбільш динамічно.

Метою стратегії розвитку регіональної інфраструктури туризму є створення єдиної системи інфраструктури регіону, функціонування і розвиток елементів якої погоджені по цілям і механізмам реалізації. Інфраструктура регіонального розвитку туризму поки не має єдиного концептуального і методологічного забезпечення, але потреба в ньому існує. Отже для підвищення якості регіональних стратегій і планів розвитку туризму необхідно мати спеціально розроблені стратегії регіональної інфраструктури туризму. Такі документи повинні розроблятися в складі Стратегій соціально-економічного розвитку регіонів у формі галузевих і комплексних стратегій розвитку галузей інфраструктури. Це зокрема дуже актуально для Криму: «держава в будь-якому випадку повинна сприяти створенню інфраструктури і забезпечити умови для туристичного бізнесу в Криму» [2].

Представляється доцільним розробка спеціального документа – Концепції розвитку інфраструктури туризму АР Крим. Концепція повинна кореспондуватися зі Стратегією економічного і соціального розвитку Автономної Республіки Крим на 2011-2020 роки [1].

У стислій формі алгоритм розробки концепції регіонального розвитку інфраструктури туризму можна представити в такий спосіб (рис. 1) [6, 7]. Процес розробки концепції розвитку регіональної інфраструктури туризму складається з послідовності взаємозалежних етапів, що утворюють так званий процесуальний інваріант концептуальної розробки. Процес розробки носить ітеративний характер, тобто з постійними поверненнями на попередні етапи з урахуванням надходження нової інформації, зміни пріоритетів і т.д.

Концепція розвитку регіональної інфраструктури повинна задавати рамки для проектів і заходів органів державної влади регіону за допомогою встановлення орієнтирів інфраструктурного забезпечення розвитку туризму, розробки і планування економічних, соціальних, політичних і правових заходів для досягнення цих орієнтирів. Варіанти повинні врахувати умови різних сценаріїв регіонального розвитку, особливості географічного положення регіону, необхідність виконання транзитних функцій і регіональні інтереси. Якщо розглядати інфраструктурні сценарії з погляду того, які ресурси переважно використовуються, то можна виділити найбільш ймовірні сценарії, що описують спосіб інфраструктурного забезпечення інтеграції туристського регіону в національну економіку, і через неї – у глобальний ринок.

Оцінювання варіантів розвитку – це оцінювання їх наслідків. Для вибору найбільш прийняттого варіанта необхідно проводити порівняльний аналіз територіальних структур, що можуть бути сформовані на колишньому й оновленому інфраструктурному каркасі території.

Механізми реалізації концепції: керування власністю, концесії, пайова участь підприємств у розвитку інфраструктури та інше. Одним з найважливіших факторів регулювання суспільних відтворювальних процесів інфраструктурної облаштованості регіонів є державні інвестиції. Виходячи з логіки регіонального розвитку туризму, управління туризмом в регіоні і координація його інфраструктур являють собою єдину систему, її організаційною структурою повинний бути єдиний орган, що відає розвитком туризму в регіоні.

На прикладі АР Крим цим органом повинно бути Міністерство курортів та туризму АР Крим, в якому крім існуючих управлінь курортів та рекреаційних ресурсів і туризму потрібен спеціальний структурний підрозділ, що займається питаннями розвитку туристичної інфраструктури. Розвиток туризму в Україні є пріоритетним, але не таким важливим яким він є для АР Крим і тому питання розвитку туризму в АР Крим повинні визначати напрями розвитку інфраструктури, а не навпаки як

це існує на державному рівні, де Державне агентство України з туризму та курортів є структурним підрозділом Міністерства інфраструктури України.

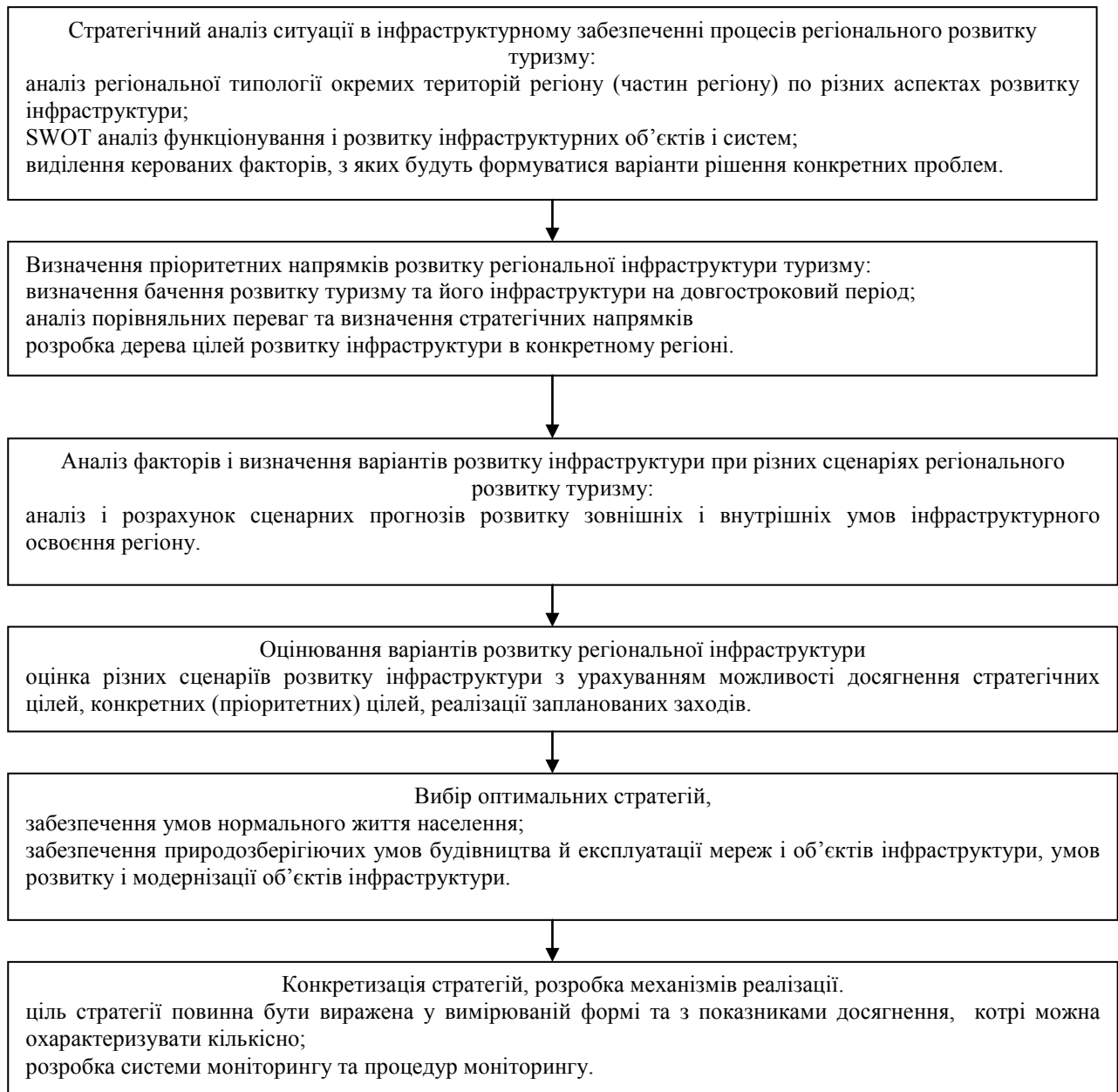


Рис. 1. Етапи розробки Стратегії інфраструктурного забезпеченні процесів регіонального розвитку туризму

Досвід багатьох європейських країн і також інших держав світу у сфері регіональної політики дає підстави для висновку, що без стратегічного підходу дії центральних та (або) регіональних органів влади ризикують стати частковими й неузгодженими, а у кінцевому підсумку – великою мірою безрезультатними [7].

В умовах ринкової економіки роль держави складається в створенні сприятливих умов для розвитку підприємств, галузей, а не в організації діяльності. Однією з основних проблем розвитку туризму в регіонах України є стан і нездатність регіональної інфраструктури підтримувати і стимулювати його розвиток. Фундаментальною є організаційна задача формування єдиної системи регіонального керування і координації інфраструктури туризму регіону. Необхідні нові підходи до інфраструктурного забезпечення процесів регіонального розвитку туризму. Для цього необхідно розробити Концепцію розвитку регіональної інфраструктури туризму, що передбачає реалізацію стратегічного випереджувального розвитку інфраструктури регіону. Досвід найбільш розвинутих країн світу свідчить про відмову від набору окремих локальних інвестиційних проектів різного масштабу і різної вартості і перехід до комплексної обробки великих просторів, на яких детально планується і

реалізується велика кількість інтегрованих проєктів. Це повинно орієнтувати на перехід до комплексного розвитку інфраструктури туризму в регіоні.

Література

1. Стратегия экономического и социального развития Автономной Республики Крым на 2011–2020 годы [Постановление Верховной Рады Автономной Республики Крым] 22 декабря 2010 года № 121-6/10.
2. Приоритеты развития Крыма: аэропорт «Симферополь», скоростное железнодорожное движение и новые автобаны [Электронный ресурс] / Правительственный портал. – Режим доступа: http://www.kmu.gov.ua/control/ru/publish/article?art_id=244605507&cat_id=244845045.
3. Фетисов Г.Г. Региональная экономика и управление / Г.Г. Фетисов, В.П. Орешин. – М.: ИНФРА-М, 2006. – 416 с.
4. Статистичний щорічник Автономної Республіки Крим за 2010 рік. – Симферополь: Головне управління статистики в Автономній Республіці Крим, 2011. – 553 с.
5. Васильєв О.В. Методологія і практика інфраструктурного забезпечення функціонування і розвитку регіонів України. Монографія / О.В. Васильєв. – Харків: ХНАМГ, 2007. – 341 с.
6. Яковлева С.И. Инфраструктура в системе территориальной организации старопромышленных районов России: монография / С.И. Яковлева. – Тверь: Твер. гос. ун., 2000. – 191 с.
7. Процес розробки стратегії: практ. посібник [Електронний ресурс] / Проєкт ЄС «Підтримка сталого регіонального розвитку в Україні». – Режим доступу: http://www.ard.crimea.ua/tmp/Strategy_development_SSRD_ua.pdf.

33.338.244

*Педченко Н.С., к.е.н., доцент,
Полтавський університет економіки і торгівлі*

**РАЙОНУВАННЯ ПОТЕНЦІАЛУ РОЗВИТКУ ОБЛАСНИХ СПОЖИВЧИХ СПІЛОК
ПРИ СТРАТЕГІЧНОМУ УПРАВЛІННІ**

Проблему стратегічного управління потенціалом розвитку у сучасних економічних дослідженнях порушують досить часто, що пояснюється бажанням віднайти ту єдину унікальну стратегію, що стане містком між бажаними результатами та наявними можливостями. Цього потребують і підприємства та організації споживчої кооперації, для яких це питання є також актуальним через її багатогалузевість, географічно-територіальну розгалуженість, соціальну орієнтованість, історичну самобутність та своєрідність. Крім цього, особливе значення в ринкових умовах господарювання набуває ця проблема ще й тому, що підприємства та організації споживчої кооперації – це система, потенціал якої здатен забезпечити розвиток у майбутньому, хоча такий розвиток системи ускладнений внутрішніми чинниками та постійними змінами зовнішнього середовища. Це потребує розробки сучасних механізмів управління, орієнтованих на індивідуалізацію роботи кожної окремої обласної спілки споживчих товариств в системі Укоопспілки, адаптованих до потреб ринку.

Одним з методів виявлення та обґрунтування індивідуалізації може слугувати метод районування, результатом якого є виділення окремих районів на основі рівнозначних показників. Він є вихідним положенням і поняттям регіональної економіки, тому спробуємо довести можливість його використання при стратегічному управлінні такою складною економічною системою як споживча кооперація з метою індивідуалізації та гармонізації її внутрішньої будови.

Районування найчастіше пов'язують з проблематикою дослідження території і знаходиться в сфері інтересів географічних наук через виділення економічних районів [3, с. 27]. Як процес просторового впорядкування економіко-географічної інформації, в результаті якої можливий розподіл території на окремі частини – економічні райони, пропонується розглядати економічне районування в науковій літературі [6, с.19]. У продовження – «регионы характеризуются как нечто целое с комплексами признаков. При этом нередко выявляются важные связи между признаками, не привлекающие внимание исследователей при раздельной классификации» [6, с. 204]. Підкреслюється, що «радянській школі районування, ..., яка робить наголос на принципі однорідності, притаманне бачення району передусім як певної системи функціональних взаємозв'язків і відносин тих територіальних осередків, які об'єднуються в район» [7, с.86].