

СУЧАСНИЙ СТАН СФОРМОВАНOSTІ ТУРИСТИЧНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ В ЗАХІДНОУКРАЇНСЬКИХ ОБЛАСТЯХ

В статті розкрито умови формування та сучасний стан сформованості туристичної інфраструктури в областях Західного регіону України, проведено порівняння стану її складових (комунікаційної мережі, закладів розміщення, закладів масового харчування) та окреслено перспективи вдосконалення туристичної інфраструктури регіону. Виділено ключові переваги, що властиві для певних видів туристичної інфраструктури обласних регіонів західної України. Проведено розрахунок основних показників компонентів туристичної інфраструктури та визначено середньозважений коефіцієнт рівня розвитку складових туристичної інфраструктури.

Ключові слова: Інфраструктура, туристична інфраструктура, комунікації, заклади розміщення, заклади масового харчування, коефіцієнт рівня розвитку складових туристичної інфраструктури.

Постановка проблеми в загальному вигляді. Туристична сфера Західноукраїнського регіону відзначається вигідним географічним положенням, близькістю до кордону з європейськими державами та розмаїтим туристичним потенціалом, що в достатній мірі представлений в усіх областях регіону. Але на сучасному етапі масового туриста цікавить не лише власне наявні туристичні ресурси та пам'ятки, але й звертається суттєва увага комфортність перебування на даній території – тобто, на рівень розвитку туристичної інфраструктури регіону.

Водночас, розвиток регіонального туристичного бізнесу в Західноукраїнському регіоні буде сприяти створенню спеціальних малих і середніх підприємств, а також активізації та стимулюванню роботи цілої мережі галузей національного господарства: будівництва, торгівлі, сільського господарства, виробництва товарів масового споживання, транспорту і зв'язку, формуванню сучасної кадрової політики в регіоні і поетапному виходу регіонального туристичного бізнесу як на загальнодержавний, так і на світовий рівень туристичних послуг. У зв'язку з цим постає завдання виявлення сучасного стану та умов формування туристичної інфраструктури в Західноукраїнському регіоні. Саме з цих позицій дана проблематика є своєчасною та актуальною.

Аналіз попередніх досліджень і публікацій. Наукові розвідки у даній царині в певній мірі вже знайшла своє відображення в наукових дослідженнях як вітчизняних (І. Єрко, Ю. Зінко, Ю. Занько, Р. Лозинський, М. Мальська, Р. Щецинський, М. Рутинський, О. Стецюк, Н. Чорненька), так і зарубіжних науковців (А. Александрова, В. Сенін, Тейлор Н., Халловей Дж.К.). Але динамізм розвитку даної проблематики і далі робить її цікавою та актуальною.

Формулювання цілей статті. Метою нашого дослідження було виявлення сучасного рівня розвитку туристичної інфраструктури Західноукраїнського регіону. У відповідності до зазначеної мети визначені завдання:

- визначити та обґрунтувати просторові межі досліджуваного регіону;
- проаналізувати сучасний стан туристичної інфраструктури Західноукраїнського регіону;
- окреслити проблемні аспекти функціонування туристичної інфраструктури;
- обґрунтувати перспективи розвитку туризму на основі вдосконалення туристичної інфраструктури в Західноукраїнському регіоні.

Виклад основного матеріалу. Перш ніж перейти власне до оцінки рівня розвитку туристичної інфраструктури, принциповим є визначення просторових меж дослідження. Загалом Західноукраїнський регіон О.О. Бейдик (2001) в складі восьми областей запропонував поділити на п'ять субрегіонів: 1. Галицький район (Івано-Франківська, Львівська, Тернопільська області); 2. Волинський район (Волинська та Рівненська області); 3. Буковинський район (Чернівецька область); 4. Закарпатський район (Закарпатська область); 5. Подільський район (Хмельницька область) [2].

Незважаючи на компактність розташування, схожість рис географічного положення та забезпеченості туристично-рекреаційним потенціалом, в межах цих територій існують суттєві відмінності щодо рівня забезпеченості та розвинутої туристичної інфраструктури.

Туристична інфраструктура об'єднує різномірні галузі та види діяльності як матеріального виробництва, так і невиробничої сфери. Головною проблемою при віднесенні окремих видів діяльності до туристичної інфраструктури є вибір класифікаційних ознак. Економічна діяльність, пов'язана з туризмом,

традиційно визначається з точки зору попиту, споживання товарів і послуг відвідувачам та витрат, які вони несуть. При такому підході туристична інфраструктура – збірна (синтетична) сфера, яка охоплює різні види господарської діяльності, оскільки туристи мають витрати у всіх секторах туристичного обслуговування.

Туристична інфраструктура регіону охоплює, з одного боку, систему транспортного сполучення даного регіону, з іншого – множину всіх місцевих закладів, які у своїй господарській діяльності принаймні частково пов'язані з обслуговуванням туристичних потоків.

Західний регіон України має надзвичайно вигідне транспортно-географічне положення (ТГП), оскільки виступає сполучною ланкою між центральними, східними й південними регіонами держави та країнами Європейського Союзу. Унікальність ТГП Західноукраїнського регіону для розвитку всіх видів туризму зумовлена наявністю вздовж його меж ділянок державного кордону України з Польщею, Словаччиною, Угорщиною, Румунією, Білоруссю й Молдовою. Державний кордон із цими європейськими країнами нині відіграє не буферну, а інтегруючу функцію, сприяючи інтенсивному обміну туристичними потоками між прикордонними регіонами цих країн.

Прикордонна інфраструктура Західноукраїнського регіону виконує ряд специфічних функцій, пов'язаних із перетином державного кордону. Вона обслуговується підрозділами трьох регіональних митниць – Західної, Карпатської та Подільської, – які підпорядковуються Державному митному комітету України. Низовим точковим елементом прикордонної інфраструктури є прикордонний пункт пропуску (ППП) через державний кордон.

Розгалуженість мережі прикордонної інфраструктури не завжди відображає реальний рівень інтенсивності зовнішньоекономічних відносин із країнами, що мають спільний кордон із Західним регіоном України. Нині найщільніша мережа існує на українсько-молдовському прикордонні: один перехід на 14 км, але така забезпеченість переходами пояснюється не стільки зовнішньоекономічними зв'язками, скільки нераціональним проведенням відкриття пунктів пропуску через кордон між Україною і Молдовою після 1991 р., а також звивистістю самого кордону, внаслідок чого сухопутні шляхи сполучення

багато разів перетинають кордон і тому повинні бути пункти пропуску. Інші ділянки кордону мають дещо меншу густоту, але більшу інтенсивність використання. Українсько-угорська ділянка кордону налічує сім ППП, українсько-словацька – чотири, українсько-румунська – шість, українсько-польська – одинадцять.

В межах Західноукраїнського регіону діє 20 залізничних переходів. При загальній довжині зовнішнього кордону Західноукраїнського регіону 1735 км, один перехід пересічно припадає на відрізок держкордону протяжністю 86,7 км. На кожен область регіону в середньому припадає по три переходи (цей факт досить умовний, якщо зважати на те, що Тернопільська та Хмельницька області взагалі не мають виходу до державного кордону, а Івано-Франківська, через важкі орографічні умови, не використовує свого прикордонного положення), проте насправді кількість переходів залежить від багатьох факторів, найважливішими з яких є протяжність кордону та суспільно-історичні передумови. Найщільніша мережа транскордонного залізничного сполучення функціонує на Львівщині.

Важливим складником туристичного обслуговування регіону є щільність шляхів сполучення. В 2009 р. загальна довжина автодоріг регіону перевищувала 46,7 тис. км. Причому, їх протяжність за роки Незалежності скоротилась майже на 700 км (або на 1,6 %). Найбільш швидко згортається довжина автомобільних доріг в Закарпатській та Тернопільській областях. Щоправда, існуюча нині мережа шосе вже давно вичерпала свій фізичний ресурс експлуатації, не відповідає сучасній інтенсивності руху і може використовуватися тільки для низькошвидкісних внутрішніх перевезень пасажирів. Понад 70 % автошляхів регіону з твердим покриттям через застороги технічної експлуатації на початку ХХІ ст. не використовуються для сучасних екскурсійно-туристичних подорожей комфортабельними туравтобусами класу NEOPLAN.

Щільність транспортної інфраструктури Західноукраїнського регіону в середньому вища від середньоукраїнської: середня щільність автомобільних доріг становить 316,5 км/тис. км² при середньоукраїнській 260 км/тис. км²; щільність залізничної мережі – 42 км/тис. км² (середньоукраїнська – 38 км/тис. км²).

Також комфортність західноукраїнських

доріг можна оцінити через наявність заправочних комплексів. Хоча не всі вони відповідають вимогам автолюбителів (наявність СТО, мийка автомобілів, магазини та заклади харчування), але щільність їх розташування також може вважатись критерієм комунікаційної (в нашому випадку –

туристичної) інфраструктури. Найкращий цей показник в областях карпатського регіону – в Закарпатській області на 100 км дороги припадає 7 заправочних станцій, в інших областях (Львівська, Івано-Франківська, Чернівецька) – а межах 3-5 станцій на 100 км (рис. 1).

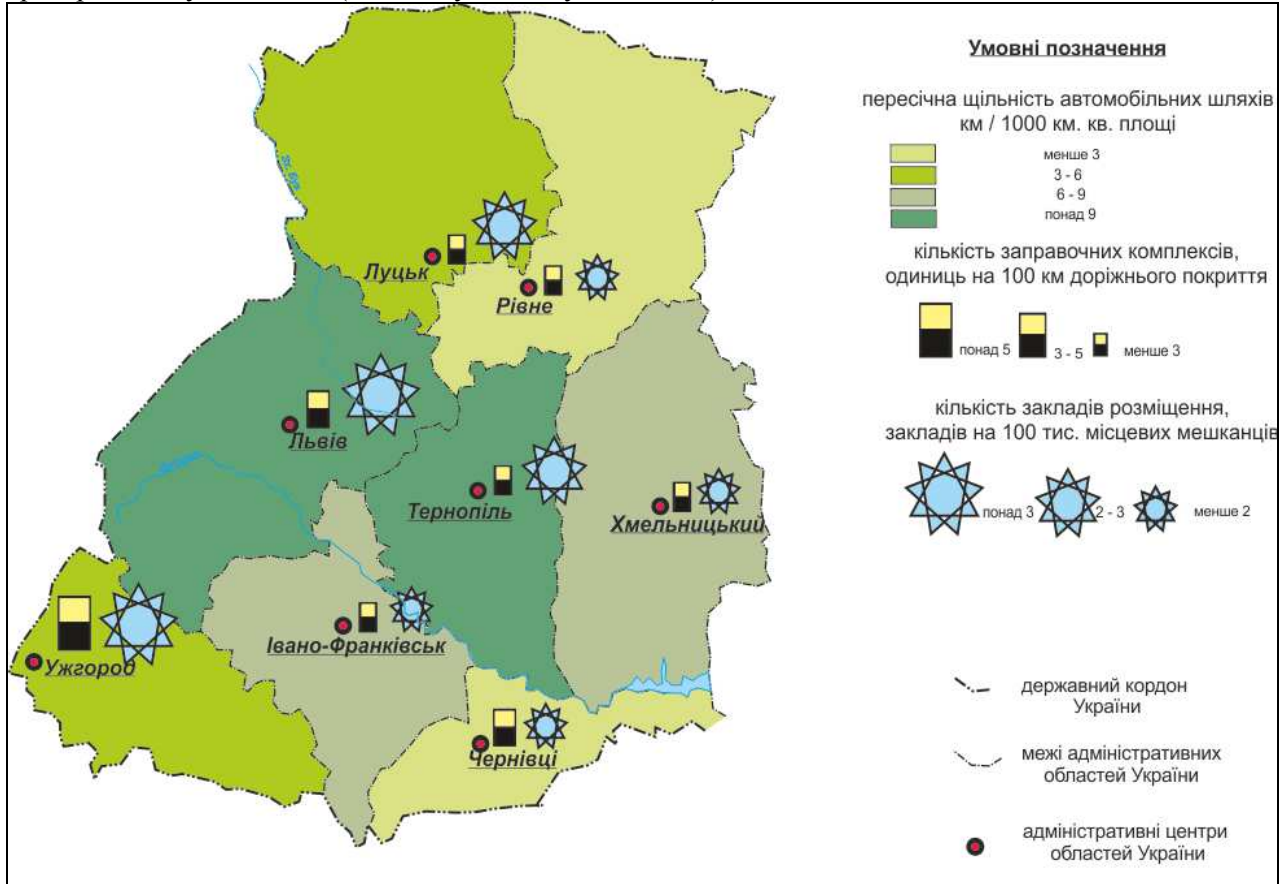


Рис. 1. Забезпеченість туристичною інфраструктурою в Західному регіоні України.

Важливим показником рівня навантаження на комунікаційну інфраструктуру регіону є аналіз інтенсивного руху автомобілів. У Західноукраїнському регіоні найвище навантаження притаманне Львівській вузловій агломерації з її під'їзними шляхами, де інтенсивність руху сягає понад 15 тис. автомобілів за добу.

Досить важливе значення в транспортуванні туристів в регіоні відіграє також залізничний транспорт. Адже відомо, що залізничний транспорт має значну психокомфортну й економічну ефективність при перевезенні туристів на відстані понад 300 км. Сам залізничний транспорт цих областей може виступати туристичним ресурсом (відомий туристичний маршрут "Карпатський трамвайчик" капітальні та архітектурно унікальні залізничні мости, збудовані в часи айстро-Угорської імперії, приміщення залізничних вокзалів в Львові, Івано-Франківську,

Чернівцях).

Через територію Західноукраїнського регіону проходять 15 залізничних ліній, що зв'язують його з сусідніми країнами. Найбільшими протяжністю й щільністю залізничної інфраструктури відзначається Львівська область – 1279,7 км, 60 км/тис. км² відповідно, а найменшими – Чернівецька область – 413 км, 51 км/тис. км² (табл. 1). За останні десятиріччя ці показники мають тенденцію до скорочення. Залізнична інфраструктура регіону має централізовану структуру управління.

Щодо кількісних показників роботи залізничного транспорту, то тут спостерігаються двоякі характеристики. З одної сторони найбільший відсоток у структурі перевезень пасажирів припадає на приміське сполучення. Так, у 2009 р. всього Львівською залізницею, яка власне і охоплює всі області Західноукраїнського регіону, було відправлено

111,9 млн. осіб, із них 92,3 млн. осіб (92 %) – в приміському сполученні, прямим сполученням – 3,9 млн. осіб (5 %), місцевим – 2,73 млн. осіб (3 %). Водночас цей вид транспорту залишається найбільш "демократичним" стосовно перевезення найбільш соціально незахищених верств туристів (учні, студенти тощо).

Західноукраїнський регіон має найбільш розгалужену в державі мережу закладів ресторанного господарства. Станом на 01.01.2009 р. їх налічувалося 6842 об'єкти, що склало 18,5 % гастрономічних закладів країни. Питома вага регіону в державі за цим показником змінювалася відповідно до рівня підприємницької активності в різних частинах країни. Так, на початку Незалежності значна кількість закладів масового харчування формувалась за рахунок загальних та виробничих їдалень. До 1995 р. частка регіону в загальнодержавному показнику збільшилась майже до 20 %. Вирівнювання темпів підприємницької активності в регіонах держави зумовило подальше поступове зниження частки Західноукраїнського регіону: до 16,9 % у 2000 р. та 16,3 % у 2004 р. А в кількісному відношенні в західноукраїнських областях (як і загалом у країні) з 1990 р. й до нашого часу триває процес неухильного щорічного згортання мережі закладів громадського харчування. Це об'єктивний процес, який не варто розціню-

вати як пряме свідчення занепаду галузі – просто функціонувати продовжують справді конкурентні заклади, яким не властива плановість та командно-адміністративна підпорядкованість. Кількість закладів не завжди свідчить про достатню забезпеченість ними населення. Так, в Львівській області функціонувало в 2009 р. 1772 закладів, але в розрахунку на 10 тис. мешканців тут було дещо більше 400 місць, а в Волинській області при кількості в 982 заклади, було 645 місць на 10 тис. мешканців (решта областей регіону за якісними показниками знаходяться в цьому проміжку). Якщо ж оцінювати забезпеченість закладами харчування в субрегіональному відношенні, тов. найвищою вона була в карпатських областях (табл. 1), що загалом видається вкрай не логічним, так як саме ці території викликають найбільше зацікавлення в туристів. Найвищий показник забезпеченості закладами харчування властивий для подільських областей і це в інфраструктурному відношенні є найсильнішою стороною цих областей. Щоправда, навіть тут заклади харчування розміщені досить нерівномірно, особливо їх брак відчувається в регіонах концентрації туристичних ресурсів (Подністер'я, сакральні центри Тернопільської та Хмельницької областей та місця зосередження оборонних пам'яток).

Таблиця 1

Характерні показники розвитку туристичної інфраструктури в Західноукраїнському регіоні

| Області | Автошляхи | | | Заклади харчування | | | Заклади розміщення | | | Середньозважений коефіцієнт рівня розвитку складових туристичної інфраструктури |
|---------------------------|-------------|-----------------------------------|--|--------------------|--------------------------------------|-------------------------------------|--------------------|--------------------|---------------------------|---|
| | довжина, км | щільність, км/тис.км ² | Коефіцієнт забезпеченості авто-шляхами | Кількість закладів | Кількість місць на 10 тис. мешканців | коефіцієнт забезпеченості закладами | Кількість, одиниць | Місткість, номерів | Коефіцієнт забезпеченості | |
| Закарпатська | 3300 | 261 | 1,09 | 556 | 220 | 0,56 | 69 | 5554 | 1,66 | 1,10 |
| Івано-Франківська | 4173,4 | 300,2 | 1,19 | 714 | 284 | 0,73 | 37 | 1560 | 0,47 | 0,80 |
| Львівська | 8373,7 | 384,1 | 1,37 | 1772 | 404 | 1,04 | 155 | 11364 | 3,40 | 1,94 |
| Чернівецька | 2900,0 | 354 | 1,19 | 333 | 321 | 0,82 | 28 | 1453 | 0,43 | 0,81 |
| Тернопільська | 5006,0 | 361,0 | 0,96 | 933 | 484 | 1,24 | 39 | 1118 | 0,33 | 0,84 |
| Волинська | 6112,0 | 274,3 | 0,69 | 982 | 645 | 1,66 | 30 | 2148 | 0,64 | 1,00 |
| Рівненська | 5129,0 | 251,6 | 0,68 | 593 | 368 | 0,95 | 23 | 2760 | 0,80 | 0,81 |
| Хмельницька | 7169,0 | 345,7 | 0,83 | 959 | 516 | 1,33 | 29 | 957 | 0,29 | 0,82 |
| Західноукраїнський регіон | 46703,3 | 316,5 | 1,00 | 6842 | 389 | 1,00 | 410 | 26729 | 1,00 | 1,00 |

*Розраховано за: [6, с. 187, 253, 462; 7, с. 168,246,451; 8, с. 197.251,504; 9, с. 142,180,310; 11, с. 175,176,228,458,460; 12, с. 178,232,416; 13, с. 169, 205, 398, 399; 14, с. 202, 203, 246, 450].

Сучасна типологічна структура підприємств ресторанного господарства Західноукраїнського регіону виглядає так: 68 % припадає на кафе і буфети, 21 % – бари, 7 % на ресторани і 4 % – на інші типи закладів харчування. Вона близька до загальноукраїнської, хоча частка барів у регіоні перевищує середньодержавне значення на 5,6 %, а частка ресторанів нижча практично на 3 %.

Домінуючим лідером за кількістю підприємств ресторанного господарства в Західноукраїнському регіоні виступає Львівщина, в межах якої зосереджено 67,3% даних підприємств, у т.ч. 53,5% власне рестораних підприємств.

Отже, гастрономічній інфраструктурі туристичного комплексу Західноукраїнського регіону притаманні риси масштабних структурних трансформацій на фоні загального скорочення мережі закладів харчування. А її просторова структура відзначається значною диспропорційністю, при якій 47,1% наявних у регіоні ресторанів, 44,4% кафе і буфетів, 64,6% барів припадає на Львівщину. Однак таке співвідношення має чітку кореляційну ув'язку з кількістю міст, чисельністю міського населення та основними показниками соціально-економічного розвитку населення даного субрегіону.

Загальне скорочення мережі закладів масового харчування в регіоні пояснюється закриттям неконкурентних у сучасних ринкових умовах типів закладів: виробничих і загальних їдалень, службових буфетів тощо. Згорання мережі цих закладів, передусім, охопило малі й середні міста регіону, його транспортну інфраструктуру. В обласних центрах, натомість, більшу частину гастрономічних закладів вдалося зберегти або компенсувати її втрати більш конкурентоспроможними альтернативними типами закладів швидкого харчування (фаст-фуди). Однією з причин сповільнення темпів сукупного падіння кількості гастрономічних закладів у Західноукраїнському регіоні є діаметрально протилежний процес стабільного росту чисельності окремих найприбутковіших і найконкурентоспроможних типів приватних гастрономічних закладів.

Особливо динамічно за роки Незалежності зросла кількість закладів розміщення – за період 1990-2009 рр. їх кількість збільшилась більш ніж на 47 %. Варто зауважити, що традиційно нові заклади розміщення не

відзначаються значною місткістю – якщо в 1990 р. на один заклад припадало 72 місця, в 2000 р. – 63, а в 2009 р. – 65. Найменш місткими є заклади розміщення в Тернопільській (29 місць на один заклад), Івано-Франківській (42 місця на один заклад), Чернівецькій (51 місце на один заклад) областях. Це ознаки недостатньої готовності згаданих областей для прийому туристів та відвідувачів загалом. Також варто підкреслити, що практично всі зіркові готелі регіону зосереджені в обласних центрах (виключенням є міста Мукачеве, Кам'янець-Подільський та Яремча, але як відомо, ці міста є визнані туристичні центри). Також для даного регіону властива значна кількість офіційно незареєстрованих закладів розміщення (приватних садиб), які не є сертифіковані, але надають традиційно сезонні послуги з розміщення. Особливо багато таких закладів в областях карпатського регіону.

Подальший розвиток готельного господарства Західноукраїнського регіону неможливий без сучасного обладнання і новітніх технологій. Це стосується насамперед інформаційних технологій, ефективних і надійних систем захисту, без чого неможливо досягти високого рівня якості послуг. В окреслених областях недостатньо застосовуються туристичні технології, які в розвинутих країнах набули ознак повсякденної уживаності: електронні інформаційні довідники щодо готелів, транспортних маршрутів і туристичних фірм з переліком і вартістю послуг, які ними надаються; у світі практично всі довідники з туризму випускаються в електронному, а більшість – у Інтернет-форматах, що дає їх користувачам можливість бронювати місця в готелях у режимі реального часу – "on-line".

Проведені дослідження дозволяють згрупувати області Західноукраїнського регіону за основними показниками функціонування туристичної інфраструктури. Такими критеріями було обрано наявність та ефективність функціонування прикордонних пропускних пунктів, довжина автомобільних доріг та їх щільність (км довжини доріг на 1000 км² площі), кількість закладів розміщення та кількість місць в них, кількість закладів масового харчування та кількість місць в них в розрахунку на 10 тис. мешканців. Провівши багатовимірний аналіз на основі опрацювання [6-14] джерел, нам видається правильним поділити області регіону та три групи. Перша група – області з показником вище середнього

щодо рівня розвитку туристичної інфраструктури, які займають ці позиції за рахунок кращого розвитку комунікаційної мережі та достатньої кількості закладів розміщення. До цієї групи відносяться Закарпатська та Львівська області. Друга група – області з пересічним показником розвитку туристичної інфраструктури (в цю групу попадає Волинська область). Третє група – області з показником нижче середнього (Івано-Франківська, Чернівецька, Тернопільська, Рівненська, Хмельницька), – в цих областях показники функціонування складових туристичної інфраструктури є нижчими від середніх в регіоні (табл.1). Дані показники дозволяють звернути увагу на ті проблеми, які властиві для окремих областей регіону в світлі вдосконалення функціонування регіональної туристичної інфраструктури.

Висновки. Туристична інфраструктура областей західного регіону є важливою перед-

умовою формування тут повноцінного туристичного ринку. Від рівня її функціональності та доступності залежить сформованість туристичної індустрії регіону. На даному етапі в Західноукраїнському регіоні всі області мають умови для розвитку туризму. Але туристична інфраструктура в областях регіону характеризується суттєвими відмінами в плані рівня функціональності. Найбільш високий рівень її розвитку характерний для Закарпатської та Львівської областей, але навіть в цих областях проблематично говорити про збалансований розвиток складових туристичної інфраструктури. Водночас запропоновані нами коефіцієнти дозволяють визначити проблемність в розвитку складових туристичної інфраструктури в конкретних областях регіону, а відповідно – оптимізувати їх розвиток – цей момент є особливо принциповим в світлі європейського чемпіонату з футболу, проведення якого планується на наступний рік.

Література:

1. Бейдик О.О. Рекреаційно-туристські ресурси України: методологія та методика аналізу, термінологія, районування / О.О.Бейдик. – К.: КНУ. 2001. – 397 с.
2. Єрко І.В. Стан і перспективи розвитку транспортної інфраструктури під'їзних доріг до пунктів пропуску на державному кордоні Волинської області з Білоруссю та Польщею / І.В.Єрко // Науковий вісник Волинського національного університету імені Лесі Українки, 2009. – №8. – С. 71-76.
3. Діагностика та багатопоказниковий аналіз туристичного потенціалу Карпатського регіону для потреб територіального планування [Ю.Зінко, Ю.Занько, Р.Лозинський, М.Мальська, Р.Щецинський] / Матеріали міжнародного наукового семінару "Львівська суспільно-географічна школа у національному і європейському вимірах" – Львів: Вид. центр ЛНУ ім. Івана Франка, 2005. – 380 с.
4. Розвиток туристичного бізнесу регіону: Навч. посібник / За ред. Школи І.М. – Чернівці: Книги – XXI, 2007. – 292 с.
5. Рутинський М.Й. Туристичний комплекс Карпатського регіону України: Навчальний посібник / М.Й.Рутинський, О.В.Стецюк. – Чернівці: Книги XXI, 2008. – 440 с.
6. Статистичний щорічник Волинь-2009 / За ред. М.І. Мотиль. – Луцьк, 2010. – 560 с.
7. Статистичний щорічник Івано-Франківської області за 2009 рік / За ред. М.М. Колімбровського. – Івано-Франківськ, 2010. – 514 с.
8. Статистичний щорічник Закарпаття за 2009 рік / За ред. Г.Д. Гриник. – Ужгород, 2010. – 479 с.
9. Статистичний щорічник: Львівська область за 2009 рік / За ред. С.О. Матковського. – Львів, 2010. Частина 1. – 365 с.
10. Статистичний щорічник: Райони та міста Львівської області за 2009 рік / За ред. С.О. Матковського. – Львів, 2010. Частина 2. – 435 с.
11. Статистичний щорічник Рівненської області за 2009 рік / За ред. Ю.В. Мороза. – Рівне, 2010. – 547 с.
12. Статистичний щорічник Тернопільської області за 2009 рік / За ред. В.Г. Кирича. – Тернопіль, 2010. – 471 с.
13. Статистичний щорічник Хмельницької області за 2009 рік / За ред. В.В. Скальського. – Тернопіль, 2010. – 471 с.
14. Статистичний щорічник Чернівецької області за 2007 рік. / Державний комітет статистики України, Головне управління статистики у Чернівецькій області. – Чернівці, 2008 – 500 с.
15. Чоренька Н.В. Організація туристичної індустрії: Навчальний посібник / Н.В.Чоренька. – К.: Атіка, 2006. – 264 с.

Резюме:

Кузишин А.В. СОВРЕМЕННЫЙ УРОВЕНЬ СФОРМИРОВАННОСТИ ТУРИСТИЧЕСКОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ В ЗАПАДНОУКРАИНСКИХ ОБЛАСТЯХ

В статье представлено условия формирования и современный уровень функционирования туристической инфраструктуры в областях Западноукраинского региона, произведён сравнительный анализ состояния их составляющих (коммуникационной сети, мест временного проживания, мест массового питания) и определено перспективы повышения функционирования туристической инфраструктуры региона. Выделено ключевые преимущества, присущие для определённых видов туристической инфраструктуры областных регионов западной Украины. Проведён расчёт основных показателей компонентов туристической инфраструктуры и определены средние коэффициенты уровня развития составляющих туристической инфраструктуры.

Ключевые слова: Инфраструктура, туристическая инфраструктура, коммуникации, места временного

Summary:

Kuzyshyn A.V. THE MODERN LEVEL OF FORMATION OF THE TOURIST INFRASTRUCTURE IN THE WESTERN AREAS OF UKRAINE.

The paper presents conditions for the formation and functioning of the current level of tourism infrastructure in areas of western Ukrainian region, made comparative analysis of their components (communication network, places of temporary residence, places of public catering), and identified prospects for improving the operation of tourism infrastructure in the region. Highlights the key advantages inherent to certain types of tourism infrastructure of regional areas of Western Ukraine. The calculation of basic indicators of tourism infrastructure components and identifies the level of the average coefficients of the components of tourism infrastructure.

Key words: Infrastructure, Tourism infrastructure, Communications, Temporary accommodation, Places of public catering, Rate the level of development of tourism infrastructure.

Рецензент: проф. Заставецька О.В.

Надійшла 27.09.2011р.

УДК 332.122:379.84

Юлія ЗАБАЛДІНА, Любомир КОКОВСЬКИЙ

УПРАВЛІННЯ РОЗВИТКОМ ТУРИЗМУ В КАРПАТСЬКОМУ РЕГІОНІ УКРАЇНИ

У статті досліджується система управління туризмом в Українських Карпатах, аналізується її ефективність і перспективи розвитку. Проведений аналіз динаміки туристичних потоків, показників діяльності засобів розміщення в Українських Карпатах. Визначено рівень зарубіжних та внутрішніх інвестицій в туристичну галузь Українських Карпат.

Ключові слова: Карпатський регіон, управління туризмом, євро регіон

Постановка проблеми у загальному вигляді. Протягом останніх років посилюється інтерес європейської спільноти до соціально-економічних та екологічних проблем розвитку Карпатського регіону. Карпати займають значні частини територій восьми європейських країн, за площею, чисельністю населення та потенціалом можуть порівнюватись із Альпами, значно поступаючи цій гірській країні у рівні соціально-економічного розвитку. Складні історичні обставини та політичні фактори формування сучасної карти Східної Європи, накладені на внутрішньополітичну та економічну ситуацію кожної з країн регіону, зумовили цілу низку різнопланових проблем, які роблять нині Карпати європейською периферією. Все сказане насамперед стосується Української частини гірської системи, яка займає 12,5% площі Карпат і, відповідно, частини територій 4-х адміністративних областей – Львівської, Івано-Франківської, Чернівецької та Закарпатської.

Необхідно зауважити, що згідно прийнятих в Україні критеріїв, Чернівецька область вже протягом багатьох років є безумовно депресивним регіоном, решта областей явно претендують на цей статус за показниками виробництва промислової та сільськогосподарської продукції у розрахунку на одну особу.

Зважаючи на потужний природний і досить значний історико-культурний туристсько-рекреаційний потенціал, одним з шляхів

подолання депресивних явищ в Українських Карпатах сучасні науковці та практики визнають розвиток туризму.

Все це безумовно актуалізує питання оптимізації управлінської діяльності в туристсько-рекреаційній сфері Карпатського регіону України.

Аналіз останніх досліджень і публікацій.

У дослідженнях українських науковців надзвичайно повно розглядаються інституційні рівні, функції, важелі та механізми регіонального управління. Крім того, численні наукові роботи присвячені розвитку туризму саме в Українських Карпатах. Однак, серйозних досліджень, спрямованих на вивчення впливу різних державних, громадських і приватних інституцій на процеси формування ринку туристичних послуг Карпат, поки що не проводилось.

Відповідно, автори ставлять за мету дослідження всіх аспектів управління розвитком сфери туризму в Карпатському туристичному регіоні України. Мета зумовлює завдання статті, а саме аналіз сучасного стану розвитку туризму в Українських Карпатах та існуючої системи управління туризмом у досліджуваному регіоні, ролі в ній органів державної й обласної влади, місцевих громад, міжурядових регіональних утворень, громадських організацій та "стейкхолдерів", розробку пропозицій щодо оптимізації системи управління.

Отже, сучасний стан попиту на туристи-