

5. Сорокина А.В. Организация обслуживания в гостиницах и туристических комплексах / А.В. Сорокина. – М.: Новое знание, 2007. – 303 с.
6. Захарін С. Туманні лабіринти райдужних звітів / С. Захарін // Дзеркало тижня. – 2008. - №42. – С.23.
7. Готелі та інші місця для короткотермінового проживання, стат. зб. / Головне управління статистики у Львівській області. – Л., 2004. – 89 с.
8. Готельне господарство та туризм у Львівській області, стат. зб. / Головне управління статистики у Львівській області. – Л., 2008. – 132 с.

Резюме:

Скабара Р. ОБЩЕСТВЕННО-ГЕОГРАФИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ ТРАНСФОРМАЦИОННЫХ ПРОЦЕССОВ В ОТЕЛЬНОМ ХОЗЯЙСТВЕ ЛЬВОВСКОЙ ОБЛАСТИ.

У статті виявлені тенденції та закономірності розвитку готельного бізнесу у Львівській області, аналізуються особливості його геопросторової організації, вплив основних історичних, демографічних, соціально-економічних та інших факторів на стан і перспективи розвитку готельного господарства регіону.

Ключові слова: готельне господарство, чинники розвитку, структурно-динамічні процеси.

Summary:

Skabara R.M. SOCIALLY-GEOGRAPHICAL ASPECTS OF DEVELOPMENTS IN THE HOTEL ECONOMY OF THE LVIV AREA.

In article tendencies and laws of development hotel business in the Lviv area are analysed, its geospatial organization, influence of basic historical, demographic, social and economic and other factors on a current state and prospect of development hotel economy in region is defined.

Keywords: a hotel economy, development factors, structurally-dynamic processes.

Рецензент: проф. Волошин І.М.

Надійшла 18.10.2011р.

УДК 338.48:338.49:656(477.83)

Ореста БОРДУН

СТАН ТА ПЕРСПЕКТИВИ ТРАНСПОРТНОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ТУРИСТИЧНОЇ ІНДУСТРІЇ ЛЬВІВСЬКОЇ ОБЛАСТІ

В статті аналізується існуючий стан транспортної інфраструктури та структури пасажиропотоків за видами транспорту, а також показано основні перспективні напрямки вдосконалення транспортного забезпечення туристичної індустрії Львівської області.

Ключові слова: транспортний коридор, транспортна інфраструктура, туристична індустрія.

Постановка проблеми у загальному вигляді. Завдяки своєму вигідному геополітичному розташуванню, транспортна галузь Львівської області забезпечує значні валютні надходження до бюджету нашої країни. З досвіду розвинених країн відомим є величезний вплив транспортної інфраструктури на ріст економіки країни. Наприклад, в період економічної кризи, що тривала впродовж 1930-х років, уряди ряду країн взяли курс на будівництво доріг, чим вирішили проблему безробіття та бездоріжжя. Внаслідок цього вони підняли економіку своїх країн та отримали мережу високого класу автострад. В Україні рівень шляхів значно нижчий і не відповідає міжнародним стандартам. При величезному туристичному потенціалі, туризм Львівської області розвивається повільними темпами головним чином через незабезпеченість транспортною інфраструктурою. Транспортна інфраструктура є однією з основних складових частин функціонування туристичної сфери. Взаємодія транспортної та туристичної галузей допоможе кожній з них у

короткі терміни вирішити більшість питань, пов'язаних з розбудовою туристичної інфраструктури за напрямками національної мережі транспортних коридорів із залученням вітчизняних та іноземних інвестицій.

Аналіз останніх досліджень та публікацій. Дослідження проблем транспортного забезпечення туризму проводиться відомими туризмознавцями: А.Ю. Александровою, М.Б. Біржаковим, оскільки транспортна складова є значною в розвитку індустрії туризму та економ-географами: М.В. Григоровичем, К.Ф. Коценко, В.М. Пелих досліджувались геопросторові особливості транспортної інфраструктури на регіональному та всеукраїнському рівнях.

Формулювання цілей статті. Метою даного дослідження є клопітливий аналіз стану та перспектив розвитку транспортної мережі Львівської області, що є одним з елементів туристичної індустрії, яка забезпечить ріст економічної ефективності всього господарського комплексу Львівщини та України в цілому.

Виклад основного матеріалу. Львівський регіон вже близько тисячі років відіграє важливу роль в системі транс'європейських комунікацій. Через її територію проходив прадавній Бурштиновий шлях з Чорного до Балтійського моря. Також шляхи, якими розходилась трипільська та інші культури, не обминали Західної України. Природа регіону сприяла легкому пересуванню, водна мережа дуже вдало підсилювала впливи географічного положення. Дуже важливі у давнину річкові шляхи розходились з Передкарпаття в один бік на північний захід і північ, в другий бік – на схід і південний схід, тому головним напрямком торговельної, політичної та культурної експансії був з північно-західного на південний схід. Такий напрям відповідає і геоморфологічній будові Львівської області, де крайній захід займають легкопрохідні молоді гори Карпати і ріки, які беруть там початок, мають південно-східний напрям і утворюють ряд паралельних межиріч – між Серетом та Прутом, між Прутом та Дністром, між Дністром та Західним Бугом. По цих межиріччях і вододілах простелилися природою визначені основні магістралі. Хоч теперішній техніці під силу творити комунікації без врахування природного фактору, та все ж таки завдяки інерційності розвитку комунікаційної інфраструктури вона значною мірою відповідає природним даним.

Вивчення транспорту проводиться у руслі соціально-економікогеографічних дисциплін, структурно побудованих українським географом Степаном Рудницьким. Лучбову географію він відносить до економічної географії, яка є віткою антропогеографії [4, с. 25]. В "Короткій географії України" він дав характеристику стану шляхів на 1914 рік, а в своїй праці "Українська справа з боку економічної, зокрема лучбової географії" він прослідкував зв'язок транспорту з політикою починаючи від витоків української державності до міжвоєнного періоду.

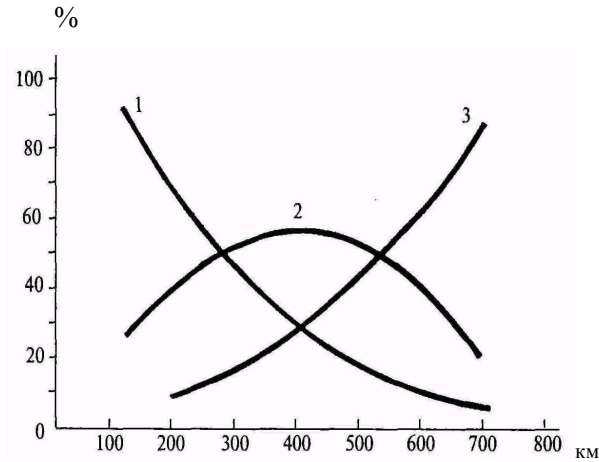
Господарський комплекс Львівської області складається з восьми взаємопов'язаних міжгалузевих територіальних комплексів: паливно-енергетичного, машинобудівного, хімічної індустрії, лісовиробничого, індустріально-будівельного, агропромислового, рекреаційного, транспортного. В силу економічних перетворень, що супроводжували розпад колишньої системи господарювання, господарський комплекс Львівської області фактично втратив виробничу спрямованість і в перс

пективі будуть розвиватись галузі сфери послуг, серед яких чільне місце належить індустрії туризму.

Індустрія туризму – це міжгалузевий господарський комплекс, який спеціалізується на створенні турпродукту, здатного задовольняти специфічні потреби населення в проведенні дозвілля в подорожі шляхом виробництва та реалізації товарів і послуг туристичного призначення. Функціонально-господарська система індустрії туризму складається з трьох структур: гостинності (готельне господарство, громадське харчування, додаткові послуги), транспорту (авіаційний, автомобільний, залізничний, водний) та туристично-оздоровчої діяльності (санаторно-курортні установи, екскурсійні бюро, туристичні підприємства).

Готельні заклади Львівської області дістали 270, 5 млн. грн. доходу від надання послуг з проживання та 59, 1 млн. грн. доходу від надання додаткових послуг. Санаторно-курортні заклади одержали 19 млн. амер. дол. прибутку від оздоровлення іноземців, серед яких найбільший відсоток росіян. За сприяння туристичних фірм упродовж 2010 року область відвідало 41,7 тис. громадян України та 9,9 тис. іноземних громадян з 39 країн світу (у 2009 році відповідно 41,6 тис. та 9,3 тис.). Також на 12,5 % збільшилась кількість громадян інших країн, які приїжджали лікуватись у санаторно-курортних закладах Львівщини (1448 осіб у 2010 році проти 1287 у 2009 році.). Туристичні агентства та бюро подорожей реалізували послуг в 2010 році на 72197,7 тисяч гривень. Надзвичайно швидкими темпами зростає кількість туристів у самому місті Львові, які самостійно організують собі туристичну програму. За даними моніторингу управління культури і туризму при Львівській облдержадміністрації, який щороку проводиться у літній туристичний сезон, у Львові щоденно перебуває близько 3 тис. іноземних туристів, у вихідні – до 5-6 тис., з яких 60 % є громадянами Польщі [2, с. 5].

Транспортні послуги є одними з основних видів послуг в туризмі і, відповідно, невід'ємною частиною турпродукту. Для перевезення туристів під час подорожі можуть бути використані різні види транспорту: авіаційний, автомобільний, залізничний, водний. Кожен з них має певні особливості щодо умов використання в туристських перевезеннях, що відіб'ється на організаційних умовах туру і, насамкінець, на якості турпродукту.



1 – автомобільний, 2 – залізничний, 3 – повітряний [1, с.43]

Рис. 1. Залежність виду транспорту від дальності подорожі.

Залізничний транспорт здійснює перевезення вантажів і пасажирів по рейкових шляхах. Ефективними є перевезення на відстані більше 300 км. (див. рис. 1.) Львівська залізниця, серед шести залізниць України, має в своєму управлінні 20,5% всіх українських залізниць. У 2008 році послугами Львівської залізниці скористалося 16 мільйонів пасажирів. Саме у минулому році було відкрито швидкісне залізничне сполучення між Львовом та Києвом. Крім швидкісного потяга між Львовом та столицею курсує 6 регулярних поїздів. Станом на сьогодні зі Львова є 15 міжнародних сполучень. Довжина залізничних шляхів порівняно з 2000 роком скоротилась і

становить 1279 км. Останньою будувалась залізниця Львів-Луцьк в 1928 р., з того часу експлуатаційна довжина залізничних ліній лишається сталою вже впродовж кілька десятків років. Знищені у війні залізничні колії не відбудовувались. Це стосується таких локальних ліній, як Львів – Підгайці (через Винники, Перемишляни, Бережани до Підгаєць), Галич – Підвисоке, Івано-Франківськ – Бучач. Першочерговий інтерес становив розвиток головних магістралей, а не розвиток локальних ліній, але є надія, що знову розвиток локальної мережі залізниць стане на порядок денний і багато нових поселень дістануть зв'язок з головними магістралями, що значно зменшить економічне завантаження автомобільного транспорту і розвантажить приміські маршрути.

Автомобільний транспорт являє собою сукупність транспортних засобів, безрейкових шляхів, технічних засобів і споруд (склади, вантажно-розвантажувальні пункти, вантажні і пасажирські станції, засоби зв'язку й сигналізації). Інфраструктура автомобільного транспорту кількісними показниками переважає всі види транспорту – довжина всіх автомобільних доріг Львівської області становить 8.373 км, відповідно до того найвищими є і показники її діяльності. За обсягом перевезень вантажів автомобільний транспорт стабільно переважає залізничний у 6 – 7 разів, а за обсягом перевезень пасажирів – у 5–6 разів, тільки за вантажо- і пасажирооборотом автомобільний транспорт переважає залізничний у 2 рази [2].

Таблиця 1.

Порівняльні показники роботи різних видів транспорту по Львівській області

| Види транспорту | Довжина доріг, км | Перевезення пасажирів, тис. осіб | Пасажирооборот % | Пасажирооборот в тис. ос. |
|------------------|-------------------|----------------------------------|------------------|---------------------------|
| Залізничний | 1279,7 | 29438,2 | 33,1 | 2161 |
| Автомобільний | 8373,7 | 213561,0 | 59,2 | 3866 |
| Авіаційний | - | 2,7 | 0,1 | 6,5 |
| Електротранспорт | 117,3 | 75479,5 | 7,6 | 496 |
| Всього | | 318481,4 | 100 | 6530 |

Огляд історії розвитку автомобільної транспортної інфраструктури показав, що довжина автомобільних доріг Львівської області залишається сталою впродовж останніх десяти років. Якщо порівнювати з базовим 1940 роком, то довжина всіх автомобільних доріг зменшилась. Особливе зменшення відбулося до 1980 року, воно здебільшого торкнулося доріг до сільських місцевостей, які втрачали своє значення через міграцію сільського населення на постійне проживання у місті. Поряд з цим довжина автомобільних доріг з твердим покриттям стрімко збільшилась до 1980 року,

але їхнє будівництво велося не за світовими стандартами і сьогодні існуюча мережа шосе може використовуватись тільки для внутрішньодержавних перевезень, для транзитного руху потрібно здійснити нове будівництво в системі транспортних коридорів. На сьогоднішній день найкраще забезпечена автомобільними дорогами Львівська область – 8 тис. км. Серед інших областей Західної України решта областей мають по 3-4 тис. км доріг загального користування.

Щільність автомобільних доріг загального користування є вища ніж в середньому по

Україні – 375 км на тис. км². Завдяки своєму вигідному ТПП на перетині шляхів з півночі на південь і з заходу на схід, автомобільна інфраструктура Львівської області складається з двох магістральних автострад категорії “М”, що відповідають цим напрямкам. Перша автострада М-14 проходить по території Білорусі, України і Молдови. Друга магістральна автострада М-17 відповідає широтному напрямку і тягнеться від Києва через міста Львівщини до ППП Ужгород і ППП Чоп. Автостради міждержавного значення категорії “А” з’єднують великі міста та найважливіші пункти пропуску через державний кордон. Так, автострада А-260 прямує на Раву-Руську, А-267 – на Краковець, А-262 – на Ужгород, А-264 – на Дякове, А-269 на Порубне. Решта доріг мають внутрішньодержавне значення і не кодуються спеціальними знаками. Проектом, прив’язаним до території Львівщини, є "Модернізація автомагістралі Київ – Чоп та структурна перебудова фінансування дорожнього сектору". Фінансується будівництво за позичені кошти ЄБРР – 40 млн. євро та кошти Укравтодор.

Повітряний вид комунікації є найновішим досягненням сучасної техніки і хоча його роль в загальному обсязі вантажних і пасажирських перевезень є дуже незначною, проте він поза конкуренцією серед інших видів транспорту щодо швидкості доставки вантажів і пасажирів на великі відстані. За останні роки реформування економіки нашої країни обсяг відправлень з аеропортів України різко зменшилися, найбільше поштові. Це пояснюється як низьким попитом, спричиненим неплатоспроможністю населення, так і заміною поштового зв’язку іншими видами передачі інформації. Обсяг пасажирських перевезень зменшується за рахунок внутрішніх та міждержавних перевезень при зростанні міжнародних перевезень. В майбутньому частка авіаційних перевезень буде зростати за рахунок часткового заміщення традиційних видів комунікації (залізничний, автомобільний) для доставки термінових вантажів та ділових людей.

Повітряний транспорт має спрощений вид інфраструктури, яка складається тільки з *точкових елементів* – аеропортів, де базується рухомий склад – повітряні судна (ПС). Шляхи сполучення в авіації – це абстрактне поняття, що існує тільки на навігаційних картах. Повітряні шляхи можуть швидко змінюватись в залежності від технічного рівня ПС, погоди та інших умов. В історичному плані повітряні

шляхи динамічно прямують до найкоротшої лінії між двома пунктами. Україна раніше не могла змінювати і швидко корегувати карти повітряних трас. Тепер, коли Україна стала повноправним членом ІСАО, створена служба інформації, яка буде самостійно готувати карти для України.

Керівництво польотів на території Західної України здійснює Львівський структурний підрозділ ДА УПР “Украерорух”, що розміщений у районі Львівського летовища. Основним авіаційним вузлом і беззаперечним лідером за вантажо- і пасажирообігом є Львівський міжнародний аеропорт. Його інфраструктура надає сервісне обслуговування на найвищому рівні. Географічна зона тяжіння до його летовищного обслуговування сягає від 130 до 150 км. З Львівського летовища здійснюють регулярні рейси чотири авіакомпанії: авіакомпанія Львівського авіапідприємства, Авіалінії України, Міжнародні авіалінії України і польська авіакомпанія LOT. З 11 липня минулого року авіакомпанія “Візз Ейр Україна” розпочала рейси зі Львова до Дортмунда та Лондона (Лутон). Авіакомпанія Карпаєйр, використовуючи авіа-вузол у румунському місті Тімішуара, з’єднує Львів із більшістю італійських міст, німецькими містами Дюссельдорф, Мюнхен, Дрезден, Венецією та грецькими Афінами, а з минулого року із Салоніками. У березні німецький авіаперевізник Lufthansa – один з провідних у Європі – відкрив щоденні рейси зі Львова до Мюнхена. Мюнхен в свою чергу є вузловим аеропортом авіакомпанії і може забезпечити транзит пасажирів зі всього світу. Загалом на сьогодні зі Львова відбувається 45 міжнародних рейсів. Львівський аеропорт, який більше 60-ти років розміщений на окраїні Львова, вичерпав свої можливості до розширення, тому зараз існує проблема довжини смуги розбігу, яка стала закороткою для сучасних великотоннажних суден. Проте, в результаті реконструкції злітна смуга продовжена і ситуація з міжнародними авіарейсами значно покращується. В рамках підготовки Львова до УЄФА “ЄВРО 2012”TM міжнародний аеропорт “Львів” готується за кількома напрямками: реконструкція злітної смуги; будівництво нового терміналу; будівництво тимчасового терміналу; реконструкція діючого пасажирського терміналу.

Річковий транспорт не відіграє значної ролі в обсягах вантажних та пасажирських перевезень, проте він значно переважає всі інші види транспорту за відносним рівнем

доходів від своєї діяльності, якщо його використовувати для міжнародних перевезень вантажів та туристів. Наприклад, живописні береги р. Західний Буг могли б привабити туристів з Польщі та України, якщо б річка не була забруднена стічними водами зі Львова, Червонограда і Сокаля.

Проектом майбутнього вважається об'єднання всіх видів транспорту в одну велику систему – транспортний коридор, який буде управлятися єдиним управлінським штатом. *Транспортний коридор* – це велика, штучна, організаційно-економічна технічна система, створена людиною для вирішення конкретних соціально-економічних проблем, серед яких найважливіші є: залучення додаткових обсягів перевезень та валютних надходжень; скорочення транспортних витрат; наближення до міжнародних стандартів перевезень пасажирів та вантажів, енергетичних та екологічних показників роботи транспорту; збільшення частки експортного потенціалу України на міжнародному ринку транспортних послуг.

Як велика технічна система, транспортний коридор являє собою комплекс технічних засобів облаштувань і комунікацій різних видів транспорту. Основою коридору має бути дорога першої технічної категорії, по якій пропускаються транзитні потоки. Залізниця повинна бути високошвидкісною та електрифікованою; автодорога, згідно з нормами, дороги першої категорії повинна бути багатосмугова, мати захисні засоби для попередження виходу на проїзну частину. Паралельно до транзитних шляхів повинні проходити рокадні шляхи регіонального чи місцевого значення, виїзд з яких на основну дорогу через 30-50 км. Перпендикулярно проходять дороги по яких здійснюється обслуговування коридорів і зв'язок із суміжними територіями.

Мегaproектом транспортної інфраструктури Львівщини – є будівництво коридору Європа-Азія, що з'єднає транспортні мережі двох континентів. Основні опорні точки цього коридору намічені ЄС за рішенням другої Пан-Європейської конференції міністрів транспорту європейських країн: Франкфурт-на-Одері (Німеччина)-Краків (Польща)-Львів-Дніпропетровськ-Алмати (Казахстан).

Шляхами цього коридору (1394 км) через територію України перевозиться близько 250 млн. т – це більше половини перевезених вантажів всіма решту коридорами. Наявна пропускна здатність залізниць використовується на 50%. У системі коридору Європа-Азія

на території західноукраїнського прикордоння реконструкції підлягає залізничний шлях Мостиська-Львів-Здолбунів з продовженням по території України до Дніпропетровська. Залізничний вид транспорту є основним в загальному перевезенні вантажів по коридору, на нього припадає 215 млн. т (табл. 1.2). Автомобільні шляхи коридору Європа-Азія реконструюються в напрямку: Краковець-Львів-Рівне з продовженням поза межами ЗУП до Києва і далі на Ізварине, а для нового будівництва намічені опорні пункти: Косини (Закарпатська обл.) – Івано-Франківськ-Тернопіль, що за межами регіону проходить через Дніпропетровськ

Мезопроектами транспортної інфраструктури західноукраїнського прикордоння можна вважати будівництво коридорів №3 – Берлін / Дрезден (Німеччина)-Вроцлав (Польща)-Львів-Київ та №5 – Трієст (Італія)-Любляна (Словенія)-Будапешт / Братіслава (Угорщина / Словаччина)-Львів-Рівне-Сарни-Мінськ (Білорусь).

Шляхами коридору №3 по території України перевозиться 115 млн. т вантажів. На залізничний транспорт, що проходить по реконструйованих шляхах західноукраїнського прикордоння: Мостиська-Львів-Красне, з продовженням на Київ припадає основна частина перевезень (як і в попередньому коридорі). Проте ділянка Львів-Мостиська є дуже обмеженою щодо інтенсивності руху поїзді. На цій ділянці не введено автоматичне блокування, тому вона підлягає реконструкції. Автомобільні перевезення здійснюються по шляхах, що реконструюються: Краковець-Львів-Рівне на Київ. В той час як для нового будівництва намічений маршрут Краковець-Львів-Тернопіль-Вінниця-Київ. Розпочалось будівництво даної дороги за умов концесії. Перспективна пропускна спроможність сягатиме 10-12 тис. авто на добу. Проект дороги розроблено Празьким інститутом шляхобудування, а роботи виконуватиме міжнародний консорціум “Трансмагістраль”.

Залізниці коридору №5 повністю електрифіковані. Наявна пропускна здатність на ділянці Львів-Стрий та Мукачеве-Чоп в даний час використовується на 27-37%. На ділянці Стрий-Лавочне-Мукачеве пропускна здатність вже зараз використовується на 50%. На цій ділянці знаходиться одноколіїний Бескидський тунель, при збільшенні інтенсивності руху ця ділянка може стати обмеженою, тому ставиться питання про будівництво другої

черги тунелю.

Особливе увагу привертає практика створення туристичних зон вздовж транспортних коридорів, застосована європейськими країнами. На Львівщині є величезний транзитний потенціал, що привертає увагу іноземців зі всього світу.

Висновки. На даному етапі реформування економіки України, коли структура господарства повинна набирати рис характерних для розвинених країн, транспортна інфраструктура (сухопутна, повітряна та водна) виходить на чільне місце. Завдяки своєму вигідному геополітичному розташуванню, транспортна

інфраструктура Львівщини в сукупності з величезним транзитним та туристичним потенціалом забезпечить значні валютні надходження до бюджету нашої країни. Розуміючи важливість розвитку транспортної інфраструктури, український уряд прийняв Концепцію та Програму створення та функціонування міжнародних транспортних коридорів, основною ланкою яких стане автострада, значна частина яких проходить Львівщиною. Тому, перспективними є подальше дослідження геопросторових особливостей стану транспортної інфраструктури для виправлення недоліків забезпечення туристичної індустрії.

Література:

1. *Александрова А.Ю.* Международный туризм / А.Ю.Александрова. – М.: Аспект пресс, 2002.– 470 с.
2. Готельне господарство та туризм у Львівській області. //Відп.ред. Ш Стат. збірник. Головне управління статистики у Львівській області, 2011. – 109 с
3. *Кубійович В.* Річковий транспорт // Енциклопедія українознавства. Словникова частина / В.Кубійович. – Молоде життя, 1973. – Т. 7. – С. 2530 – 2532
4. *Шаблій О. І.* Академік Степан Рудницький – фундатор української географії / О.І.Шаблій. – Львів; Мюнхен, 1993. – 220 с.

Резюме:

Ореста Бордун. СОСТОЯНИЕ И ПЕРСПЕКТИВЫ ТРАНСПОРТНОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ ТУРИСТИЧЕСКОЙ ИНДУСТРИИ ЛЬВОВСКОЙ ОБЛАСТИ.

В статье анализируется современное состояние транспортной инфраструктуры и структуры пассажиропотоков по видах транспорта, а также показано основные перспективные направления усовершенствования транспортного обеспечения туристической индустрии Львовской области.

Ключевые слова: транспортный коридор, транспортная инфраструктура, туристическая индустрия.

Summary:

Bordun O. STATE AND PROSPECTS OF A TRANSPORT PROVIDING OF TOURIST INDUSTRY OF THE LVIV AREA

In the article is analysed the existent state of a transport infrastructure and structure of passenger after the types of transport, and also basic perspective directions of perfection of a transport providing of tourist industry of the Lviv area are shown.

Keywords: transport corridor, transport infrastructure, tourism industry.

Рецензент: доц. Мальська М.П.

Надійшла 28.09.2011р.

УДК 911.3

Наталя АНДРУСЯК

ФУНКЦІОНУВАННЯ ТУРИСТСЬКО-РЕКРЕАЦІЙНОЇ СИСТЕМИ ОЗДОРОВЧОГО ТИПУ НА ТЕРИТОРІЇ ЧЕРНІВЕЦЬКОЇ ОБЛАСТІ

У статті розкрито важливість та своєчасність аналізу функціональної структури туристсько-рекреаційних систем дитячого оздоровчого типу на території Чернівецької області. Подано загальну характеристику дитячих оздоровчих таборів сезонної дії. Запропоновано створення туристично-рекреаційного кластеру на базі дитячих оздоровчих закладів Чернівецької області.

Ключові слова: туристсько-рекреаційна система, рекреаційна географія, дитячі оздоровчі заклади, туристичний кластер.

Постановка проблеми у загальному вигляді. Вперше обґрунтовано поняття про рекреаційну систему як об'єктивне та соціальне, за своєю функціональною суттю, утворення було сформульовано В.С. Преображенським, що стало першим кроком на шляху

становлення рекреаційної географії. У системі народного господарства рекреаційна система являє собою одну із підсистем, яка виступає як єдине ціле та володіє визначеним набором суспільно необхідних рекреаційних функцій. У цьому плані рекреаційна система виступає як