

5. Оганян Г. А. Політична економія: Навч. посіб. / Г. А. Оганян, В. О. Паламарчук, А. П. Румянцев та ін.; За заг. ред. Г. А. Оганяна. – К.: МАУП, 2003. – 520 с.

6. Статистичний збірник. «Національні рахунки України» / За ред. І. М. Нікітіної, Державна служба статистики України. – К.: ДП «Інформаційно-аналітичне агентство», 2016. – 185 с.

7. Комплексна оцінка економічної ситуації в Україні у 2014-2015 рр. (частина 1: Загальна оцінка макроекономічної ситуації) [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://iac.org.ua/kompleksna-otsinkaekonomichnoyi-situatsiyi-v-ukrayini-u-2014-2015-rr-chastina-1-zagalna-otsinka-makroekonomichnoyi-situatsiyi/>.

8. Valovyj rehional'nyj produkt (2004–2014 rr.) [Gross regional product (2004–2014 years.)],

[Online], available at: [http://www.ukrstat.gov.ua/operativ/operativ2008/vvp/vrp/vrp2008\\_u.xls](http://www.ukrstat.gov.ua/operativ/operativ2008/vvp/vrp/vrp2008_u.xls)

9. Madiar, R.O. “Priorytetni zakhody z stabilizatsii obsiahiv VVP ta prohnozuvannia yoho dynamiky”, [Online], available at: [irbis-nbuv.gov.ua/cgi-bin/irbis\\_nbuv/cgiirbis\\_64](http://irbis-nbuv.gov.ua/cgi-bin/irbis_nbuv/cgiirbis_64).

10. Габдуллина Л.М. Интеллектуальный капитал как предпосылка эффективного функционирования про-изводства / Л.М. Габдуллина // Проблемы современной экономики. – 2008. – № 4(28). – С. 97–101

11. Patrick H. Sullivan (2000); Value-driven Intellectual Capital; How to convert Intangible Corporate Assets into Market Value. Wiley, Page 238-244

12. Яковенко Л.І. Інноваційний характер економіки знань / Л.І. Яковенко // Вісник Полтавської державної аграрної академії. – 2010. – № 2. – С. 141–145.

## СТРОИТЕЛЬСТВО ТУРИСТИЧЕСКОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ И ЕГО РОЛЬ В РАЗВИТИИ ТЕРРИТОРИИ

## CONSTRUCTION OF TOURISM INFRASTRUCTURE AND ITS ROLE IN THE DEVELOPMENT OF THE TERRITORY

*В статье рассмотрена взаимосвязь развития территории и строительства туристической инфраструктуры. Потенциал туристических зон Украины достаточно серьезный, поэтому целесообразно развивать через строительство туристической инфраструктуры территорию. Целью исследования является установление взаимосвязи между строительством, туристической инфраструктурой и развитием территории.*

**Ключевые слова:** туризм, строительство, туристический поток, потенциал туристических зон, туристическая инфраструктура.

*У статті розглянуто взаємозв'язок розвитку території та будівництва туристичної інфраструктури. Потенціал туристичних зон України досить серйозний, тому доцільно розвивати через*

*будівництво туристичної інфраструктури, територію. Метою дослідження є встановлення взаємозв'язку між будівництвом, туристською інфраструктурою і розвитком території.*

**Ключові слова:** туризм, будівництво, туристичний потік, потенціал туристичних зон, туристська інфраструктура.

*The article deals with the interrelation between the development of the territory and the construction of the tourist infrastructure. The potential of tourist zones of Ukraine is quite serious, so it is advisable to develop through the construction of tourist infrastructure territory. The aim of the study is to establish the relationship between construction, tourism infrastructure and development of the territory.*

**Key words:** tourism, construction, tourist flow, the potential of tourist zones, tourist infrastructure.

УДК 321.46

**Залужина О.М.**

к.т.н., доцент кафедри туризму  
Кременчугский национальный  
университет имени  
Михаила Остроградского

**Постановка проблемы.** Теоретические и практические вопросы развития туристической инфраструктуры привлекают внимание широкого круга ученых. На современном этапе инфраструктура туризма является сложной системой, включающей множество подсистем, связанных между собой и оказывающих взаимное влияние на составные элементы. Именно поэтому, сложной является задача обоснования теоретико-концептуальных основ управления развитием туристической инфраструктуры.

**Анализ последних исследований и публикаций.** Ведущими учеными были исследованы и

применены несколько научно-методических подходов к рассмотрению развития туристической инфраструктуры [1]. Так, Архипова В. Ф. [2], Биржаков М. Б. [3], Виноградова М. В. [4], Яковлева С. И. [5, 6] изучали развитие туристической инфраструктуры с позиции управления и организации. Лазарева Б. О., Чудновский А. Д., Перекрестова Н. Л., Брагин Г. А., Акимова В. И. и др. рассматривают туристическую инфраструктуру с позиции транспортно-логистического обеспечения туризма [7]. Территориальная организация туристической инфраструктуры представлена в работах Комарова М. П., Левизова А. С., Лимонина И. Г., Таран Л. П. и др.

**Постановка задачі.** Целью исследования является установление взаимосвязи между строительством, туристической инфраструктурой и развитием территории.

**Изложение основного материала исследования.** Большинство исследователей туристической инфраструктуры сходятся во мнении, что она включает, прежде всего, совокупность гостиниц и иных средств размещения, а затем совокупность средств транспорта, объектов общественного питания, объектов и средств развлечения и т.п.

В проведенном исследовании, представленном в [1, с. 5-12], автор структурировал состав туристической инфраструктуры с учетом транспортного обеспечения, гостиничного, коммунальных систем, организацией досуга и информационной составляющей (табл. 1).

Стоит отметить, что в каждую категорию состава туристической инфраструктуры входят здания и сооружения, обеспечивающие жизнедеятельность туристического комплекса и развитие территории. Развитие территории, в свою очередь, предполагает строительство новых зданий и сооружений гражданского назначения, ремонт и

строительство уникальных сооружений к которым можно отнести туристические объекты.

Для выявления взаимосвязи между развитием территории и строительством можно рассмотреть Модель Роберта Солоу, которая основана на производственной функции Кобба-Дугласа. Она объясняет функциональную зависимость объемов производства от средств производства и труда. Методологической основой служат положения про наличие физической продуктивности средств производства и участие в производстве двух факторов – труда и капитала.

$$Y = AK^{-\alpha} L^{\beta}, \quad (1)$$

где  $Y$  – объем производства;

$K$  – капитал;

$\alpha$  и  $\beta$  коэффициенты эластичности на 1% прироста соответствующих факторов производства.

Сильные стороны этой функции заключаются в возможности количественно определить участие факторов в объемах производства и темпах их роста. Слабой стороной является абстрагирование от других факторов.

В Модели Р. Холла и Ч. Джонса [8, с. 83] авторы рассматривают социальную инфраструктуру, в

Таблица 1

**Состав туристической инфраструктуры**

Транспорт и транспортное обеспечение/ обслуживание	Сеть автомобильных, железнодорожных и водных путей, их густота, качество, уровень подвижного состава и инфраструктурное обустройство: наличие автовокзалов, площадок-стоянок для автомобилей с необходимым набором услуг, наличие модулей автосервиса (АЗС, автомойка, автопылесос, продажа запасных частей и мелкий ремонт автомобилей), пунктов питания (столовая, кафе, бистро, рестораны) и размещение (мотели, кемпинги), туалетов, пунктов аварийной вызывной и телефонной связи Придорожная туристская инфраструктура: придорожные гостиничные комплексы для автотуристов, «зеленые стоянки» для экскурсионных автобусов, оборудованные стоянки для любителей караванинга, размещение информационных указателей о расположении туристско – рекреационных объектов, кафе, ресторан, сауна, магазины, службы автосервиса и АЗС
Гостиничное обслуживание и сфера общественного питания	Места размещения туристов, относящиеся к туристической инфраструктуре: муниципальные и ведомственные гостиницы, частные пансионаты, деревенские гостиницы, дома и базы отдыха, гостевые дома, коттеджи и др.
Коммунальные системы (благоустройство)	Службы и системы тепло-, водо- и энергообеспечения населенных пунктов, курортных зон и поселков и отдельных туристских предприятий. К ним относятся также городские канализационные коллекторы и очистные сооружения. От уровня технического оснащения этих систем, их достаточности зависит бесперебойность в работе предприятий туристической индустрии, благоустройство/комфортность условий жизнедеятельности туристов
Информационное обеспечение и поддержка; средства и системы связи	Туристско-информационные центры. Система связи включает: почтово-телеграфную связь; телефонную связь (обеспеченность междугородной и международной телефонной связью); аварийно – спасательную связь вдоль автомагистралей и т.д.
Организация досуга туристов/ развлечений	Индустрия развлечений имеет сложный отраслевой состав. К ней относятся многочисленные предприятия розничной торговли. Объекты и средства развлечения, развлекательные центры европейского уровня (казино, боулинг-центры, залы бильярда и др.), театры, музеи, картинные галереи, спортивные сооружения, тематические парки и парки развлечений, мультимедийные залы, кафе-театры, уличные театры и другие представления на открытом воздухе

которую входят и туристические объекты, – как эндогенную, исторически определяемую местоположением и другими факторами.

Модель Р. Холла и Ч. Джонса [8] учитывает в качестве решающего положения географический фактор и социально – политический. Это означает, что развитие туристической инфраструктуры может являться движущим фактором в развитии территории, а значит, и строительство, которое непосредственно участвует в возведении объектов туристической инфраструктуры, влияет на темпы роста национального хозяйства.

Анализируя мировой опыт, следует принять во внимание роль строительства в экономике как развитых, так и развивающихся стран. В научном исследовании [9], авторы использовали информацию развивающихся странах в различные этапы становления для сравнения. В качестве объектов были выбраны: Колумбия, Корея, Иран, Кения и Эфиопия.

Эти страны на момент исследования отличались не только экономическими и социальными показателями, но и политической структурой, уровнем развития, наличием и доступностью природных ресурсов, отличием ресурсного обеспечения. В исследовании рассматриваются многонациональные строительные фирмы с целью преемственности, адаптации и разработки соответствующих технологий для менее развитых стран. Учитывая характер, масштаб деятельности и стадии развития рассматривались возможности и роль строительства в процессе развития национального хозяйства и развития территории.

Украина, которая находится на пути развития не только туристической инфраструктуры, но и всего национального хозяйства, нуждается в ориентирах деятельности, способствующей достижению положительных результатов. Поэтому, строительная отрасль представляет собой интерес как движущий фактор развития туристических комплексов.

Вклад туризма, как вида экономической деятельности, в развитие национального хозяйства заключается в расширении платежного баланса государства. Количество отраслей, вовлеченных в туристическую сферу возрастает [10]. При этом, строительство выполняет одну из главенствующих ролей, т.к. на базе выполняемых строительных работ совершенствуется материальная база туристических зон.

Украина имеет все необходимые условия для развития путешествий и оздоровления: благоприятные природные условия, историко-культурные, материальные и человеческие ресурсы. Туристско-рекреационный потенциал создает возможности для всестороннего удовлетворения познавательных, оздоровительно-спортивных и духовных потреб-

ностей отечественных и иностранных туристов. Территория Украины характеризуется исключительно благоприятными климатическими условиями для отдыха, лечения, различных видов туризма [10]. Однако, предпочтения туристов в предлагаемых вариантах сервиса (в частности проживания в отелях) не всегда совпадают с имеющимися возможностями ценового диапазона. В табл. 2 представлена структурированная группировка зданий туристической сферы, где необходимо участие строительных предприятий для совершенствования уровня сервиса в туристической сфере [11].

Анализируя тенденции туристических потоков Украины, можно констатировать, что тенденция спада усиливается (Рис.1).

В то же время, необходимо подчеркнуть, что потенциал туристических зон Украины достаточно существенный.

Схема разделения территории Украины определяется влиянием природных и социально-экономических факторов и вызвана потребностями развития туристической отрасли. На основании этих факторов выделяются туристические регионы и районы.

Туристический регион представляет собой территориально-туристическую систему, которая объединяет несколько туристических районов, имеющих свои специфические особенности и объединены географическими, историческими, ресурсными факторами. Туристический район – это группа туристических комплексов, объединенных общей территориальной структурой туристического хозяйства [12].

Схема туристического районирования сегодня не разработана. Часть исследователей отделяет четыре туристических региона: Карпатский, Полесский, Днепровский и Азово-Черноморский, которые, в свою очередь они делятся на 35 туристических районов. Можно выделить семь регионов: Карпатский (западный), Волыно-Тернопольский (северо-западный, или полесский), Житомирско-Винницкий (буферный), Киевский (центральный), Харьковский (северо-восточный), Днепровско-Донецкий (юго-восточный), Причерноморский (южный). Третьи склонны объединять три приморские районы в один Крымско-Одесско-Азовский туристический регион, выделяя также Карпатский туристический район.

Через порты Черного и Азовского морей Украина осуществляет интенсивные связи с зарубежными странами. Выход к Дунаю обеспечивает ей водное сообщение с 7 странами Западной Европы. В Украине имеется развитая автомобильная, железнодорожная, авиационная сеть. Морскими, речными, воздушными, сухопутными путями Украина связана со многими уголками земного шара.

Таблица 2

Распределение зданий туристической сферы по областям Украины

Область	Уровень сервиса	Диапазон цен	Кол. мест
Винницкая область	☆ – 5	От 150 грн- до 500 грн	1800
	☆☆ – 8		1956
	☆☆☆ ☆ – 6		1743
	☆☆☆ ☆☆ – 1		980
Волинская область	☆ – 4	От 180 грн- до 1850 грн	1932
	☆☆☆ – 5		1570
	☆☆☆ ☆ – 1		1230
Днепропетровская область	☆ – 4	От 200 грн- до 2600 грн	900
	☆☆ – 2		1270
	☆☆☆ – 13		1320
	☆☆☆ ☆ – 10		1560
Донецкая область	☆☆☆ ☆☆ – 4	От 300 грн- до 2750 грн	950
	☆ – 3		1200
	☆☆ – 4		1040
	☆☆☆ – 14		1510
Житомирская область	☆☆☆ ☆ – 8	От 250 грн- до 1000 грн	1009
	☆☆☆ ☆☆ – 2		800
	☆☆ – 7		780
	☆☆ – 1		920
Закарпатская область	☆☆☆ – 2	От 220 грн- до 1210 грн	540
	☆☆☆ ☆ – 1		610
	☆ – 20		2030
	☆☆ – 13		1300
Запорожская область	☆☆☆ – 27	От 180 грн - до 2300 грн	1270
	☆☆☆ ☆ – 17		1220
	☆☆ – 2		1890
	☆☆ – 5		1200
Ивано-Франковская область	☆☆☆ – 15	От 200 грн- до 1980 грн	1105
	☆☆☆ ☆ – 7		1060
	☆☆☆ – 36		1400
	☆☆☆ ☆ – 6		1190
Киевская область	☆☆☆ ☆☆ -1	От 300 грн- до 5250 грн	1110
	☆ – 72		4200
	☆☆ – 4		4200
	☆☆☆ – 9		2440
Луганская область	☆☆☆ ☆ – 17	От 150 грн- до 1400 грн	3200
	☆☆☆ ☆☆ – 2		2100
	☆☆ – 1		1800
Кировоградская область	☆☆ – 2	От 290 грн- до 1130 грн	1530
	☆☆☆ – 6		1500
	☆☆ – 1		1380
	☆☆ – 1		1280
Львовская область	☆☆☆ – 7	От 80 грн- до 2400 грн	1250
	☆☆☆ ☆ – 2		1120
	☆☆ – 1		4850
	☆☆ – 8		4400
Черновицкая область	☆☆☆ – 38	От 80 грн- до 2400 грн	3200
	☆☆☆ ☆ – 24		2800
	☆☆☆ ☆☆ – 6		2350
	☆☆ – 8		4400

Область	Уровень сервиса	Диапазон цен	Кол. мест
Николаевская область	☆ – 32	От 260 грн- до 1360 грн	2300
	☆☆ – 1		1100
	☆☆☆ – 4		1020
	☆☆☆ ☆☆ – 1		1010
Одесская область	☆☆☆ ☆☆ – 1	От 250 грн- до 5500 грн	3700
	☆ – 49		2800
	☆☆ – 21		2750
	☆☆☆ – 31		2690
Полтавская область	☆☆☆ ☆ – 25	От 180 грн - до 640 грн	2200
	☆☆☆ ☆☆ – 5		1900
	☆☆ – 11		1750
	☆☆☆ – 8		1320
Ровенская область	☆☆☆ ☆ – 3	От 220 грн- до 1500 грн	1200
	☆ – 1		1800
	☆☆ – 2		1380
	☆☆☆ – 8		1420
Сумская область	☆☆☆ ☆ – 4	От 110 грн- до 900 грн	1200
	☆☆☆ ☆☆ – 2		1500
	☆☆ – 3		1020
	☆☆ – 3		950
Тернопольская область	☆☆☆ ☆ – 2	От 130 грн- до 680 грн	980
	☆ – 9		1250
	☆☆ – 3		1320
Харьковская область	☆☆☆ – 10	От 170 грн- до 4950 грн	1100
	☆☆☆ – 4		3900
	☆☆ – 2		3500
	☆☆☆ – 6		3840
	☆☆☆ ☆ – 19		3510
Херсонская область	☆☆☆ ☆☆ – 3	От 90грн- до 890грн	3380
	☆ – 16		1800
	☆☆ – 10		1030
	☆☆☆ – 20		1250
Хмельницкая область	☆☆☆ ☆ – 2	От 150грн- до 720грн	1180
	☆☆ – 1		1070
	☆☆ – 8		1510
	☆☆☆ – 13		1320
Черниговская область	☆☆☆ ☆ – 4	От 110грн- до 500грн	1210
	☆☆ – 5		1380
	☆☆ – 4		1120
Черкасская область	☆☆☆ ☆ – 1	От 100грн- до 760грн	850
	☆☆ – 1		1290
	☆☆☆ – 5		1320
	☆☆☆ ☆ – 2		1450
Черновецкая область	☆☆☆ ☆ – 2	От 170грн- до 890грн	570
	☆ – 19		1200
	☆☆ – 1		1350
Черновецкая область	☆☆☆ – 3	От 170грн- до 890грн	1110
	☆☆☆ – 3		1110

Источник: [11]

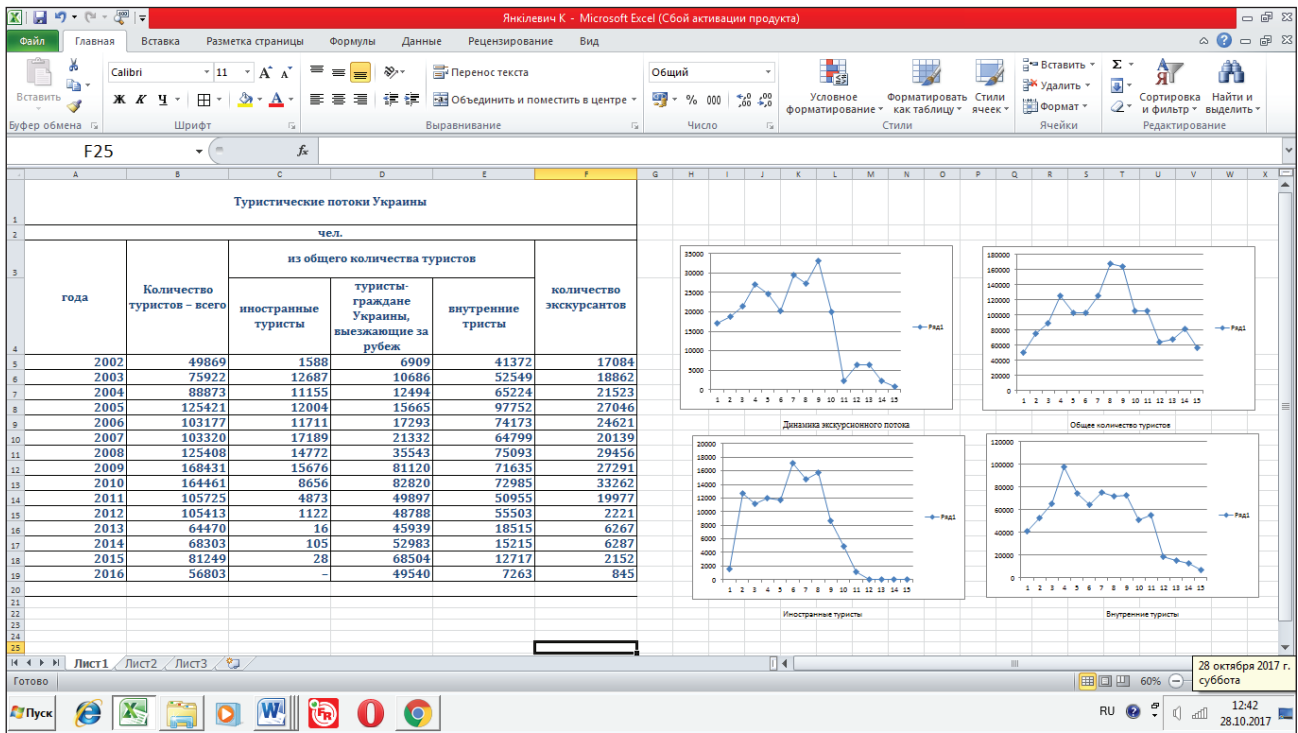


Рис. 1. Тенденции туристических потоков

**Выводы из проведенного исследования.** Строительство как основной движущий фактор развития территории неразрывно связано с воспроизведением основных фондов, которые входят в структуру туристского комплекса. Необходимость комплексного подхода к анализу развития туристической инфраструктуры подтверждается опытом, накопленным наукой и практикой. Строительство туристической инфраструктуры и его роль в развитии территории определяют основные направления теоретических стратегических разработок.

#### БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК:

1. Косманев А.Л. Туристская инфраструктура в региональных исследованиях / А.Л. Косманев А.Л. // Вестник ВГУ, серия: география. Геоэкология, 2012, № 2, – С. 5-12.
2. Архипова В. Ф. Об инфраструктуре как определяющем факторе развития туризма в регионе / В. Ф. Архипова, А. С. Левизов // Проблемы развития региональных социально-экономических систем: материалы междунар. науч. конф. – Владимир, 2006. – С. 42-44.
3. Биржаков М. Б. Введение в туризм / М. Б. Биржаков. – М.; СПб.: Невский Фонд и др., 1999. – С. 101-104.
4. Виноградова М. В. Инфраструктура туристского комплекса / М. В. Виноградова, П. И. Солдатов // Вестник Томского государственного университета. – Томск: Томск. гос. ун-т, 2009. – С. 264-270.

5. Яковлева С. И. Инфраструктурные системы: территориальное развитие и управление / С. И. Яковлева. – Тверь: Север, 2002. – 200 с.
6. Яковлева С. И. Место и роль географии в междисциплинарных исследованиях туризма / С. И. Яковлева // Рекреация и туризм в регионе: современные проблемы развития, территориальной организации и управления: материалы междунар. науч.- практ. конф. (Воронеж, 20-21 окт. 2010 г.). – Воронеж: Воронеж. гос. пед. ун-т, 2010. – С. 9-12.
7. Терминология рекреационного градостроительства / под общ. ред. В. В. Гусева. – М.: Стройиздат, 1987. – 154 с.
8. Robert E. Hall and Charles I. Jones. Why Do Some Countries Produce So Much More Output Per Worker Than Others? The Quarterly Journal of Economics, Vol. 114, No. 1 (Feb., 1999), pp. 83-116.
9. Moavenzadeh F. Technology adaptation program. The construction industry, in developing countries / F. Moavenzadeh, J. Rossow // Massachusetts Institute of Technology. Cambridge, Massachusetts. 1976. – 363 p.
10. Залунина О.М. Определение взаимосвязей отраслей, связанных с региональным строительством / О.М. Залунина // Журнал технологичний аудит і резерви виробництва. – 2015. – № 1 / 7 (21). – С. 8-12.
11. Залунина О.М. Функциональная значимость строительных предприятий в туристической сфере / О.М. Залунина, В.В. Дружинина // Глобальні та національні проблеми економіки. Електронне наукове фахове видання. Миколаївський національний університет імені Сухомильського. ISSN (Online) 2313-2137, 2014. – № 2. – С. 198-201.
12. Комаров М. П. Инфраструктура регионов мира: учебник / М. П. Комаров. – М.: Михайлов В.А., 2000. – С. 139-143.