

М. П. Бондаренко,
аспірант, ІСЕМВ НАН України

ДИНАМІКА КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ ІНДУСТРІЇ ТУРИЗМУ

У статті досліджується динаміка конкурентоспроможності індустрії туризму. Особливу увагу приділено інтенсифікації сполучення транспортної індустрії, залежності туристичного сектора від зміни ціни на ПММ. Запропоновано шляхи подальшого розвитку туристичних стратегій в умовах обмежувальних факторів сьогодення та сформовано основні елементи динаміки туризму в майбутньому. В статті висвітлюється важливість інноваційно-інвестиційної діяльності, еколого-економічної безпеки, маркетингових досліджень та урядової підтримки.

The article researches tourism industry competitiveness dynamics. Special attention is paid to transport industry connection intensification, tourism sector dependence on oil price change. It suggests ways of further tourism strategies development under limiting conditions of present time and forms main elements of tourism dynamics in the future. There is the importance of innovative-investment activity, ecological-economical safety, marketing research and government support highlighted in the article.

Ключові слова: туризм, динаміка, конкурентоспроможність, стратегія.
Key words: tourism, dynamics, competitiveness, strategy.

ПОСТАНОВКА ПРОБЛЕМИ

Прогнозування динаміки розвитку в довгостроковій перспективі є важливим елементом у визначенні поточних та майбутніх тенденцій туризму, незважаючи на те, що розвиток туристичної індустрії останнім часом відбувався досить хаотично. Вивчення динаміки розвитку індустрії туризму дає змогу ефективно розвивати та реалізовувати туристичні стратегії та отримувати максимальні економічні вигоди від туристичної діяльності.

АНАЛІЗ ОСТАННІХ ДОСЛІДЖЕНЬ І ПУБЛІКАЦІЙ

Питання динаміки туристичної галузі активно обговорюються у вузькоспеціалізованих колах та охоплюють багато суміжних сфер. Основні прогнози динаміки надаються такими профільними організаціями: UNWTO [15], IATA [14], ICAO [16] та компаніями Airbus [12] і Boeing [13]. Серед праць науковців цікавими є роботи М.П. Бондаренко [1; 2], І.С. Гордієнко та О.Є. Шайди [3], О.І. Дацко [4], А. Джірджіса [10], В.Ф. Кифяка [5], С.Г. Нездоймінова [6], Дж. Рінгбека [17], Н.Б. Рошко [7], Т. Чізи [8].

ФОРМУЛЮВАННЯ ЦІЛЕЙ СТАТТІ

Мета статті — дослідити динаміку конкурентоспроможності індустрії туризму, інтенсифікацію сполучення транспортної індустрії, залежності туристичного сектора від зміни ціни на ПММ, запропонувати шляхи подальшого розвитку туристичних стратегій в умовах обмежувальних факторів сьогодення та сформувати основні елементи динаміки туризму в майбутньому, висвітлити важливість інноваційно-інвестиційної діяльності, еколого-економічної безпеки, маркетингових досліджень та урядової підтримки.

ВИКЛАД ОСНОВНОГО МАТЕРІАЛУ ДОСЛІДЖЕННЯ

Практична емпірика показала, що в короткостроковому періоді фази росту індустрії туризму були представлені в 1995—1996 рр., 2000 р. та 2004—2007 рр., а фази спаду в періоди 2001—2003 рр. та 2008—2009 рр. [18, с. 11]. Багато уваги щодо вивчення довгострокових світових тенденцій розвитку приділяється науковцями ЮНВТО. За прогнозами ЮНВТО, світовий міжнародний потік в 2020 р. зросте до 1,6 млрд чол., з яких 75,8%

буде припадати на внутрішньорегіональне сполучення і тільки 24,2% — на далекомагістральне (рис. 1). Спираючись на прогнози світових експертів, ми можемо констатувати, що розбудова локальної мережі транспортного сполучення та імплементація низькобюджетних програм авіаційних перевезень "лоу-кост" буде й надалі інтенсивно розвиватись.

Основний туристичний регіон, що представляють країни Європи, буде мати помірну динаміку з показниками нижче за середні та поступиться часткою ринку на користь туристичних ринків, що розвиваються. Частка європейських країн у перерозподілі міжнародного туристичного потоку впаде з показника 60%, характерного для 1995 р., до 46% в 2020 р. (табл. 1).

За ствердженням наукового колективу ЮНВТО, кризові прояви останніх років незначно вплинули на загальні тенденції розвитку туризму по відношенню до прогнозів, що робились у період до 2008 р. Проте, на нашу думку, така констатація не відображає реальні зміни, що торкнулись як туристичного сектора, так і економіки в цілому. Можливо, спрогнозовані кількісні показники динаміки туристичної галузі ЮНВТО змінилися незначно, проте важливі зміни спостерігаються в структурному плані, що переорієнтувало формат подальшої економічної активності туризму.

Розвиток та становлення споживчого ринку Китаю та Індії, геополітична ситуація в країнах експортерів нафти та вичерпність ресурсу в довгостроковій перспективі підігрують залежність туризму від ціни на нафтопродукти. Прогнозується, що в найближчому майбутньому паливо-мастильні матеріали будуть додатково обкладатися податком за вихлопи оксиду вуглецю. В ЄС з 2012 р. цивільну авіацію буде включено в систему торгівлі викидами [11]. Провідні гравці авіа ринку Airbus [12], Boeing [13], IATA [14], ICAO [16] висловлюють побоювання щодо значного підвищення собівартості перевезень через стабільно високі ціни на пальне та немінучі збори за атмосферні викиди [17, с. 40]. В даному контексті важливо спрогнозувати та розглянути моделі розвитку туристичної галузі в середньо- та довгостроковій перспективі за умови збереження високої ціни на нафтопродукти. Моделювання ситуації не вирішить проблеми галузі, але дозволить розглянути реакцію і тактику туристичного сектора при високій ціновій політиці на пальне. Щонайменше в найближчі 30 років продукти нафтопереробки будуть основними джерелами пального для авіації, хоча в інших галузях вже активно ведеться робота з впровадження альтернативних джерел енергії. Існують деякі напрацювання з виготовлення біопального для авіації, але на сьогодні дане питання ще недостатньо вивчене, потребує доопрацювання і широкого обговорення в професійних колах.

Основні міжнародні туристичні потоки зосереджені в Західній Європі та Північній Америці. Туристи з цих регіонів подорожують як на близькі, так і на далекі відстані, тому підвищення туристичного бюджету на 15—20% призведе до структурного перерозподілу туристичних потоків [17, с. 42]. Найбільшого негативного впливу зазнають віддалені дестинації з великим показником далекомагістрального сполучення в ізного туризму та зі значною залежністю економіки від туристичного сектора (рис. 2).

Залежність ціни туру від вартості перельоту зумовлює популяризацію туристичних дестинацій другого плану та внутрішнього туризму. В Європі особливої популярності набирають тури до Східної Європи. Підвищення ціни на паливо-мастильні матеріали зміщує також преференційні акценти подорожуючих відносно засобів переміщення. Одночасно з глобальною реорганізацією туристичних потоків, завдяки географічній

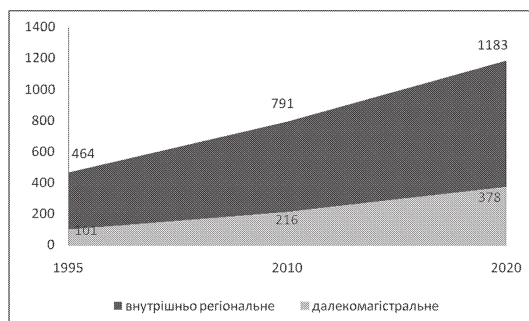


Рис. 1. Динаміка інтенсифікації сполучення 1995—2020 рр., млн чол.

Джерело: ЮНВТО [18].

Таблиця 1. Прогноз динаміки туристичної активності Європи, 1995—2020 рр.

Джерело: ЮНВТО [18].

близькості з основними країнами — генераторами туристичних потоків та доступності альтернативних видів транспорту: залізничний, автомобільний, водний — виграш отримують нові туристичні дестинації, такі як Чорногорія, Хорватія. Дестинації цього туристичного регіону зарекомендували себе як альтернативні курорти високого класу. В Західній Європі авіаційні перевезення на короткомагістральних маршрутах поступово витісняються альтернативними залізничними послугами. Проте деякі з країн майже невідвасні структурним змінам та залежності від віддалених міжнародних потоків. Так, частка далекомагістральних рейсів до Іспанії, Швейцарії та США складає менше ніж 30% від загальної кількості в ізного туристичного потоку [17, с. 44]. В умовах постійного росту ціни на паливо-мастильні матеріали, країни, що найбільше підвладні впливу цінових змін, мають бути готовими до зменшення туристичного потоку та змиритись з подібною ситуацією або розробити альтернативні перспективні туристичні пропозиції.

Обмеженість паливо-мастильного ресурсу та залежність подальшого розвитку індустрії туризму від ціни на паливо та продукти нафтопереробки зумовлює необхідність прогнозування та розробки стратегій розвитку галузі з урахуванням обмежувальних факторів. Рис. 3 показує можливі стратегії розвитку індустрії туризму в обмежувальних умовах цінового фактора на паливний ресурс.

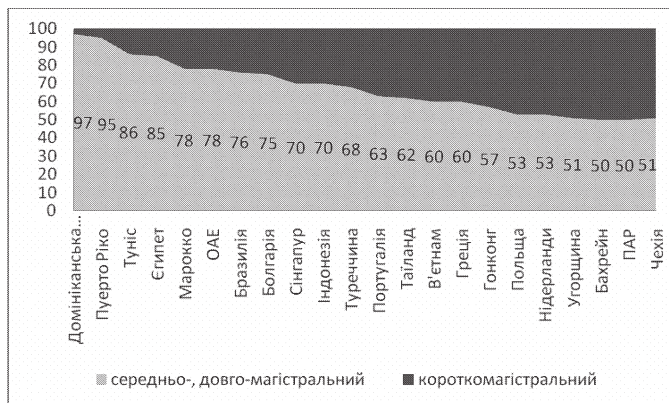


Рис. 2. Структура міжнародного туристичного потоку за сполучуваністю, 2008 р., %

Джерело: [17].

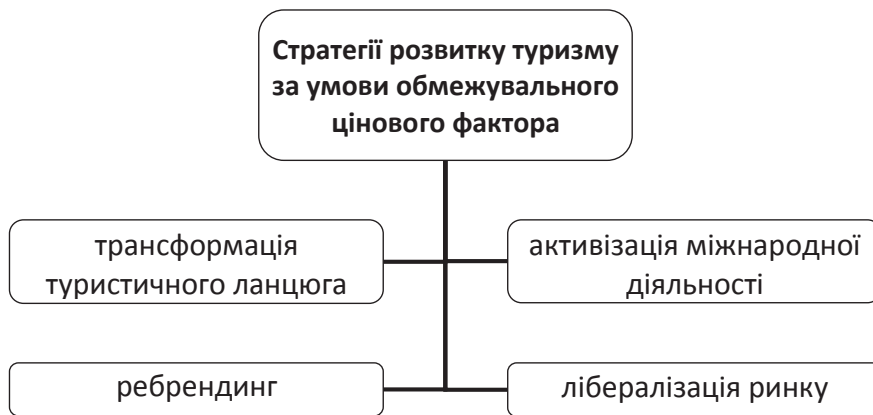


Рис. 3. Стратегії розвитку туризму в обмежувальних умовах цінового фактору

Трансформація туристичного ланцюга пропозиції вимагає активного вивчення впливу ціни паливно-мастильних матеріалів на розвиток туристичної індустрії, перерозподілу структурних витрат між гравцями ринку та інтенсивного впровадження запобіжних заходів. Одна зі стратегій подальшого розвитку туристично залежних країн полягає в заохоченні гравців туристичного ланцюга пропозиції трансформувати витрати з метою збалансування туристичних бюджетів туристичного потоку та компенсації витрат на переліт за допомогою покращення якості послуг, впровадження енергозберігаючих технологій, розробці інноваційних підходів до менеджменту та маркетингу.

Лібералізація ринку: крім трансформаційних перетворень туристичних витрат, туристично залежні країни повинні звернути увагу на відкритість та доступність внутрішнього ринку для міжнародних гравців, що вимагає зняття бар'єрів для виходу на ринок основних міжнародних компаній та створення альянсів з місцевими компаніями і дозволить підвищити якість послуг.

Ребрендинг туристичної пропозиції: коли залежність від зміни ціни на паливо-мастильні матеріали надзвичайно велика, то ефективним виходом із ситуації є зміна акцентів у туристичній пропозиції. Наприклад, в світі все більше зростає кількість туристів, що цікавляться зеленим та екологічним туризмом у контексті сталого розвитку. Тому завдання таких дестинацій — оновити та репозиціонувати всю туристичну інфраструктуру як туристичний напрям, що забезпечує туристичні умови та потреби.

Активізація міжнародної діяльності та залучення світової спільноти до розробки та розвитку основних проектів інфраструктури є важливим елементом забезпечення стабільності позицій на туристичному ринку. Більшість туристично залежних країн — це малі, островні чи слаборозвинені країни, для яких зменшення

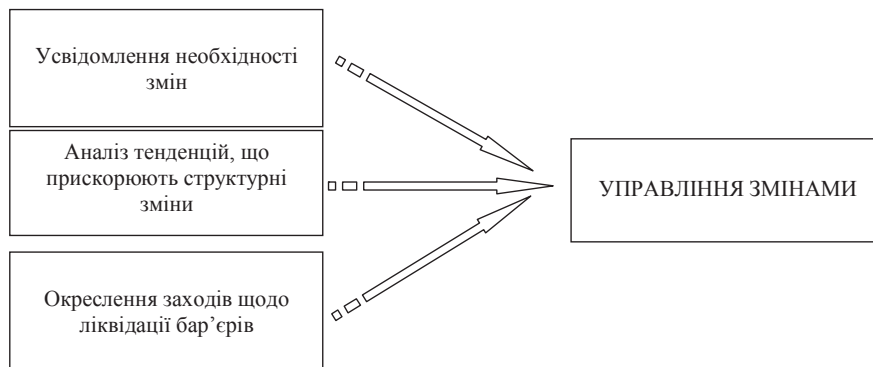


Рис. 4. Схема ефективного управління структурними змінами галузі

Джерело: [8].

туристичного потоку є критичним. Головне завдання туристично залежних країн — об'єднатись та разом представляти інтереси в міжнародних організаціях, відкрити доступ на внутрішні ринки для міжнародних організацій та впроваджувати постулати сталого розвитку і часно реагувати на зміни споживчого попиту.

Як вже зазначалось автором раніше [1, с. 166—177], дуже важливо зрозуміти економічний вплив туризму на розвиток країни та її конкурентність на світових теренах для створення стратегічних концепцій реалізації економічних ефектів, створених туристичною індустрією. Для цього потрібно провести аналіз ролі держави в розвитку туристичної галузі, оцінити економічний внесок туризму в національну економіку.

Туризм має розглядатись з позиції його внеску в розвиток економіки та включати основні компоненти: макрофактори, міжнародну конкурентність, виражену стратегічну політику, аналіз недоліків та існуючих бар'єрів. Взаємозв'язок між цими чинниками складний та має враховувати як матеріальну, так і нематеріальну сторону туризму.

Глобальна економічна криза виступила каталізатором структурних змін в туристичному секторі. Відновлення активності галузі вимагає нового системного підходу та структурних змін (рис. 4).

Техніки ефективного управління туристичним сектором в майбутньому мають базуватися на використанні основних складових: на перманентній інформаційній комунікації, урядовій підтримці, еколого-економічній безпеці, адекватних маркетингових технологіях та інноваційних підходах (рис. 5).

Комунікативний фактор має забезпечувати достовірність та прозорість інформації.

Урядова підтримка: сьогодні, як ніколи, потрібно віднайти засоби для діалогу між публічним та приватним секторами економіки з метою оптимального вирішення поточних питань та ефективного запобігання виникнення проблем в майбутньому. Роль та важливість публічно-приватного партнерства усвідомлюється як урядами, так і приватними секторами різних країн, незважаючи на те, що рівень взаємодії та досвід значно відрізняється від країни до країни. Урядова підтримка має направлятись на конструктивний діалог з суб'єктами туристичного ринку.

Основи еколого-економічної безпеки повинні стати фундаментом для розбудови моделі розвитку, яка б задовольняла всі потреби суспільства та гарантувала збереження навколишнього природного середовища для існування людства в майбутньому. Повинен існувати чіткий механізм регулювання еколого-економічної безпеки на національному та міжнародному рівнях, який має базуватись на міцній економічній і правовій базі.

Маркетингові дослідження в умовах економічного спаду вимагають перегляду пріоритетів вподобань туристичного потоку, застосування нових концепцій та стратегій у позиціонуванні продукту чи послуги, активне відслідковування повідомлень у засобах масової інформації, вивчення нових ринків і таких, що розвиваються, та їх можливий вплив на перерозподіл наявного туристичного потоку. Гнучкість у маркетингових дослідженнях та пропозиції — ключовий елемент в системі виживання під час кризи [9].

Поточні події переформовують фінансовий та індустріальний світ, роль інституцій та урядів. Туристична індустрія має шанс використати часи економічної невизначеності для підвищення співпраці між всіма гравцями ринку, а також ініціювати інноваційну діяльність. Перспективним в подальшому розвитку як індустрії туризму, так і світової економіки зцілому є інноваційно-інтеграційне партнерство. Консолідація туристичного бізнесу — раціоналізаторська стратегія в сучасних умовах, що дає можливість зберегти ринкові позиції, знизити загальні витрати та пом'якшити вплив обмежувальних факторів.

Незважаючи на втішні прогнози міжнародних експертів щодо позитивної динаміки індустрії туризму на найближчі 25 років, ще рано втрачати пильність. Сьогодні повне невизначеності: природні катаклізми, катастрофи та кризи можуть виникнути в будь-якій точці нашої планети. Безліч чинників можуть викликати кризу в туризмі, тому знання та професійні навички в подоланні кризи мають стати основними компонентами управління. Перед розробкою державних туристичних стратегій потрібно, перш за все, досконало вивчити поточне положення країни на туристичному ринку, визначити зовнішні фактори впливу та ступінь залежності від них. В міжнародному масштабі необхідно працювати над формуванням екологічної інфраструктури.

ВИСНОВКИ

Сучасна економічна криза висвітлила термінові потреби індустрії туризму, урядів, суспільства та вимагає переформатування стратегій відповідно до умов сьогодення, переосмислення та оцінки цінностей, звернення до інноваційних напрямів співпраці. Тільки об'єднані зусилля гарантують ефективне та стаде використання цінних ресурсів нашої планети. Успіх таких дій полягає не тільки в тому, що країна матиме змогу отримати прибутки від туризму в довгостроковій перспективі, а і в тому, що в короткостроковій перспективі це допоможе краще підготувати країну на випадок економічного спаду. Ефективний розвиток індустрії туризму в майбутньому залежить від умінь віртуозного балансування між поточними проблемами галузі та програмами поетапного інвестування в інноваційні розробки сектора й зваженого конструктивного діалогу публічно-приватного сектора. Подальша наукова робота з даного питання має бути зосереджена на розробці ефективних технік управління в умовах кризи, впровадженні інноваційних програм розвитку в сучасних умовах, створення передумов публічно-приватного партнерства, ініціювання проектів в рамках сталого розвитку.

Література:

1. Бондаренко М. Стабілізація та підтримка розвитку індустрії туризму в умовах економічної турбулентності / М. Бондаренко // Дослідження міжнародної економіки: зб. наук. пр. — К.: ІСЕМВ, 2011. — № 1 (66). — 149 с.
2. Бондаренко М.П. Туристичний сектор економіки України: реалії та перспективи / М.П. Бондаренко // Економіка та прогнозування. — 2011. — № 1. — С. 104—118.
3. Гордієнко І.С. Міжнародний туризм та його розвиток в Україні / І.С. Гордієнко, О.Є. Шайда // Науковий вісник НАТУ України. — 2011. — № 21.6. — С. 141—144.
4. Дацко О.І. Перспективні напрями розвитку культурного туризму в Україні на базі осередків народних художніх промислів / О.І. Дацко // Проблеми розвитку внешнеэкономических связей и привлечения иностранных инвестиций: региональный аспект. — 2011. — № 2. — С. 79—89.

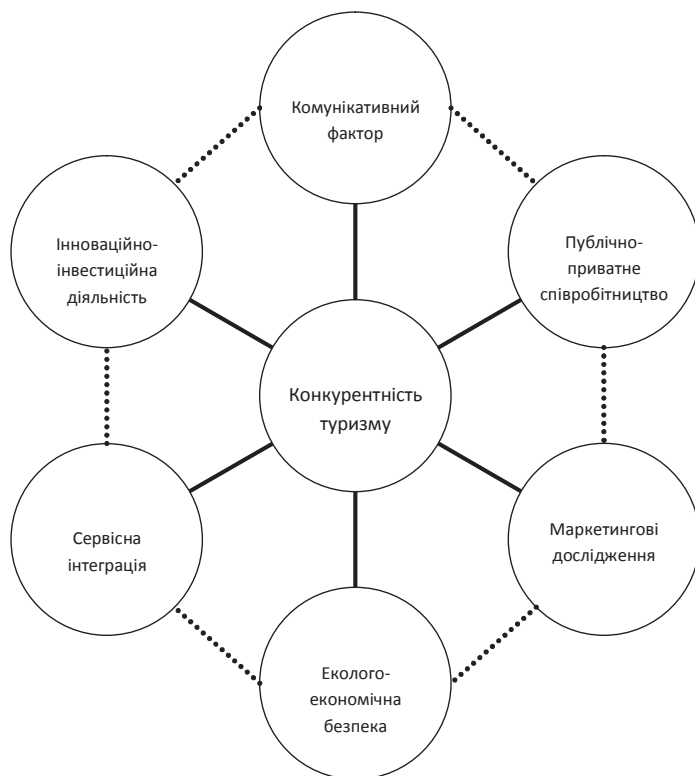


Рис. 5. Основні елементи динаміки конкурентності індустрії туризму в майбутньому

Джерело: розробка автора.

5. Кифяк В.Ф. Організація туристичної діяльності в Україні / В.Ф. Кифяк. — Чернівці: Книги-XXI, 2003. — 300 с.
6. Нездоймінов С.Г. "Зелений" імператив розвитку рекреації та туризму в причорноморських регіонах України / Нездоймінов С.Г. // Економічні інновації. — 2012. — № 47. — С. 143—152.
7. Рошко Н.Б. Розвиток сільського зеленого туризму в Україні / Н.Б. Рошко // Економічні науки. — 2011. — № 7. — С. 36—45.
8. Chiesa Th. Navigating yet another perfect storm: the promise of sustainable tourism and travel / Th. Chiesa // The travel and tourism competitiveness report 2009. — Geneva: WEF, 2009. — P. 101.
9. Crisis Guidelines for the tourism industry. — Available at: www.world-tourism.org/mkt/recovery/html.
10. Girgis A. The importance of public-private partnership in the current downturn / A. Girgis, U. Ibrahim // The travel and tourism competitiveness report 2009. — Geneva: WEF, 2009. — P. 49—53.
11. Електронний ресурс. — Режим доступу: http://en.wikipedia.org/wiki/European_Union_Emission_Trading_Scheme.
12. Електронний ресурс. — Режим доступу: <http://www.airbus.com>.
13. Електронний ресурс. — Режим доступу: <http://www.boeing.com>.
14. Електронний ресурс. — Режим доступу: <http://www.iata.org/Pages/default.aspx>.
15. Електронний ресурс. — Режим доступу: <http://www.unwto.org>.
16. Електронний ресурс. — Режим доступу: <http://www2.icao.int/en/home/default.aspx>.
17. Електронний ресурс. — Режим доступу: Ringbeck J. Endangered growth: how the price of oil challenges international travel and tourism growth / J. Ringbeck, A. Gautam, T. Pietsch // The travel and tourism competitiveness report 2009. — Geneva: WEF, 2009. — P. 39—47.
18. Tourism highlights. — Madrid: UNWTO, 2011. — 11 p.

Стаття надійшла до редакції 19.03.2012 р.