

В. В. Папп,

д. е. н., доцент, професор кафедри туризму і рекреації, Мукачівський державний університет

РОЗВИТОК ІНФРАСТРУКТУРИ ЯК ВАЖЛИВИЙ ЧИННИК АКТИВІЗАЦІЇ ТУРИЗМУ В РЕГІОНІ (НА ПРИКЛАДІ ЗАКАРПАТСЬКОЇ ОБЛАСТІ)

V. Papp,

doctor of economic sciences, associate professor, professor of department of tourism and recreation, Mukachevo state university

DEVELOPMENT OF INFRASTRUCTURE AS AN IMPORTANT FACTOR IN ACTIVATING TOURISM IN THE REGION (ON MATERIALS OF TRANSCARPATHIAN REGION)

Стаття присвячена проблемам розвитку регіональної інфраструктури туризму. Розкрито поняття туристської інфраструктури регіону, визначено її склад, узагальнено методичні підходи до її оцінки, а також виявлені переваги і недоліки розглянутих методик. На основі системного аналізу виявлено основні проблеми розвитку туристської інфраструктури Закарпатської області.

The article is devoted to problems of development of regional tourism infrastructure. Discloses the concept of tourism infrastructure in the region, defined by its composition, summarizes methodological approaches to its assessment, as well as identifying the advantages and disadvantages of techniques under consideration. On the basis of a systematic analysis revealed the main problems development of tourist infrastructure of the Transcarpathian region.

Ключові слова: туристська інфраструктура, регіон, розвиток, транспорт, потенціал, економіка, послуги. Key words: infrastructure of tourism, region, development, transport, capacity, economy, services.

ПОСТАНОВКА ПРОБЛЕМИ

На даний час в регіональній економіці велика увага приділяється питанням розвитку туризму, оскільки дана галузь є однією з високоприбуткових і динамічно розвиваються. Розвиток регіонального туризму в країні знаходиться в тісному зв'язку з туристської інфраструктурою, яка виступає або стримуючим фактором розвитку галузі, або визначає позитивну динаміку розвитку туристично-рекреаційної сфери. Разом з тим, для більшості регіонів країни інфраструктурні проблеми стають основною причиною зниження конкурентних переваг території на ринку туристичних послуг.

Україна володіє високим туристським потенціалом, проте головним чинником, що стримує розвиток сфери туризму як в країні, так і в регіонах, як і раніше є нерозвинена туристська інфраструктура, низькі темпи розвитку і вдосконалення її основних елементів. Розвиток туризму дозволяє активізувати соціально-економічні процеси: збільшити приплив інвестицій, оскільки туристська інфраструктура швидко окупається, а також надходження коштів, у тому числі в іноземній валюті, за рахунок обслуговування туристів; збільшити податкові відрахування в місцевий бюджет і бюджети інших рівнів від об'єктів туризму і суміжних галузей господарської діяльності; підвищити зайнятість населення за рахунок створення нових робочих місць в системі обслуговування туристів. Розвиток туризму створює економічну базу для відновлення, утримання, ремонту історико-культурних цінностей.

Транспортна інфраструктура має важливе значення у вирішенні соціально-економічних завдань регіону, беручи участь у створенні продукції, виробленої підприємствами регіону, і формуючи її кінцеву вартість, здійснюючи територіальну доступність об'єктів соціальної сфери, забезпечуючи транспортну мобільність населення і тим самим вносячи безпосередній внесок у виробництво валового регіонального продукту допомогою здійснення покладених на даний вид регіональної

інфраструктури функцій. У той же час величина інвестованого капіталу в транспортну інфраструктуру безпосередньо залежить від темпів зростання соціально-економічного розвитку регіону.

Характер розвитку транспортної інфраструктури та її функціональні особливості визначаються виходячи зі специфічних особливостей регіону, ступеня взаємодії і взаємозв'язку з іншими інфраструктурними елементами, спільних соціально-економічних інтересів регіону під впливом безлічі різних факторів. Залежно від наукових поглядів обґрунтовують різний набір факторів розвитку транспортної інфраструктури, які доцільно систематизувати відповідно до сфери дії на зовнішні, що виникають на рівні макроекономічної системи, і внутрішні, що виникають на рівні регіональної транспортної інфраструктури. Внутрішні чинники є суб'єктивними і роблять безпосередній вплив на розвиток транспортної інфраструктури, тому дані фактори можна визначити як інфраструктуроформуючі фактори. Зовнішні фактори є об'єктивними і надають опосередкований вплив на розвиток не тільки транспортної інфраструктури, а й інших видів інфраструктури регіону, тому їх можна визначити як створені в економіці умови формування регіональної інфраструктури.

АНАЛІЗ ОСТАННІХ ДОСЛІДЖЕНЬ І ПУБЛІКАЦІЙ

Проблематика управління транспортної складової туризму висвітлена в роботах Бондаренко М.П. [1], Данильчука В.Ф. [2], Єсіпової К.А. [3], Корневої Д.А. [4], Трохимець О.І. [5] та ін.

ЦІЛІ СТАТТІ

Метою статті є науково-теоретичне обґрунтування місця і ролі транспортної інфраструктури у розвитку туристичної сфери в сучасній економіці на основі вивчення та аналізу вітчизняного і міжнародного досвіду розвитку туристського бізнесу.

Таблиця 1. Проходження української ділянки міжнародних автотранспортних коридорів за областями

Критський МТК № 3 (1)	Критський МТК № 5 (2)	Критський МТК № 9 (3)	МТК «Європа-Азія» (4)	МТК «Гданськ-Одеса» (5)	МТК «Європа-Кавказ-Азія» (TRACESA) (6)	МТК ЧЕС (7)
Львівська Рівненська Житомирська Київська	Закарпатська Львівська	Сумська Чернігівська Київська Черкаська Кіровоградська Миколаївська Одеська	Львівська Рівненська Житомирська Київська Полтавська Харківська Донецька Луганська	Волинська Рівненська Тернопільська Хмельницька Вінницька Черкаська Кіровоградська Одеська	Волинська Рівненська Тернопільська Хмельницька Вінницька Черкаська Кіровоградська Одеська	Одеська Миколаївська Херсонська Запорізька Донецька

Джерело: [6].

ВИКЛАД ОСНОВНОГО МАТЕРІАЛУ ДОСЛІДЖЕННЯ

Індустрія туризму напряму пов'язана з виробництвом, хоча часто й не матеріального продукту. Будь-яке виробництво знаходить грошове відображення у фінансовому секторі економіки держави, позначається на її основних показниках економічного розвитку, широко задіяне у грошово-мультиплікативних ефектах.

Саме тому необхідно виявляти нові ключові важелі, складові прогресивного розвитку туристичної індустрії, які б допомагали та підсилювали дію вже відомих механізмів її стимулювання. Таким важелем є існування та розвиток мережі автотранспортних коридорів України.

Серед існуючих автомобільних доріг з твердим покриттям, виділяються за своєю потужністю та значенням міжнародні автотранспортні коридори (МАК). Вони мають характерну векторну спрямованість з чітко окресленими межами, визначеним початком та закінченням, а отже, зручні для дослідження.

Проведемо групування МАК за регіонами слідування. Кожному МАК довільно надамо порядковий номер для спрощення позначення (табл. 1).

Далі підсумуємо загальну кількість МАК у кожному регіоні (табл. 2). Нижній рядок таблиці відображає у скількох регіонах проходить кожен з визначених МАК.

З таблиці видно, що Закарпатську область перетинає Критський МТК № 5.

В Україні налічується 170 тисяч кілометрів автомобільних доріг (96,7 відсотка їх мають тверде покриття). Серед них дороги державного значення — 14 тисяч кілометрів (8 відсотків від загальної довжини), а протяжність мережі доріг першої категорії, які мають розділовальну смугу — 2,2 тисячі кілометрів (1,3 відсотка всіх доріг з твердим покриттям). А дві третини всіх цих доріг — четвертої та п'ятої категорій. При цьому показник щільності автомобільних доріг в Україні дорівнює 0,27 км/км². Це значно менше, ніж у таких країнах Європи, як Німеччина, де цей показник становить 2,0 км/км², Франція (1,46 км/км²) та Польща (1,15 км/км²) [6].

Незважаючи на низьку середню щільність автомобільних доріг України у відношенні до європейських країн, все ж можна дослідити закономірності впливу показника щільності автодоріг у регіонах на розвиток туристичної інфраструктури, визначивши середні показники щільності для кожного регіону України та провівши відповідне їх ранжування (табл. 3).

Як видно з таблиці 3, Закарпатська область займає друге місце за щільністю покриття автомобільними дорогами загального користування з твердим покриттям. Перше місце займає Львівська область.

Середній показник щільності доріг України складає 0,27 тис. км/км², що забезпечує відносно рівномірну кореляцію між АТК та туристичними потоками регіонів України.

Найважливішою особливістю Закарпаття є те, що це найзахідніша область України й єдина серед областей держави, що межує одразу з чотирма

країнами Центральної Європи: Польщею, Словаччиною, Угорщиною і Румунією. Сумарна протяжність державного кордону України в межах області становить 467,2 км, у тому числі: з Румунією — 203,9 км, Угорщиною — 133,1 км, Словаччиною — 97,6 км та Польщею — 32,6 км. Ця особливість перетворює Закарпаття на транскордонний "поліус" притягання туристичних потоків із Заходу й Сходу, Півночі й Півдня Європейського континенту.

У Закарпатській області перехрещуються 4 важливі міжнародні автотранспортні магістралі (Е-50, Е-58, Е-81, Е-573), що сполучають Європейський Союз з Україною, Росією, державами Центральної Азії (для порівняння — у сусідній Львівщині є лише дві — А-4, Е-49). Магістралі, що розходяться з обласного центру, з'єднують його з Братиславою, Прагою, Будапештом, Києвом, Москвою. Налагоджене пряме міжнародне автобусне сполучення з містами Словаччини (Міхайловець, Гуменне, Пряшів, Кошіце) та Угорщини (Ніредьгаза).

З початком ХХІ ст. ці автомагістралі перетворюються у міжнародні транзитно-туристичні коридори з розгалуженою інфраструктурою приватних мотелів, кемпінгів, ресторанів, сервіс-центрів, що обслуговують транзитно-туристичні потоки.

Таблиця 2. Кількість міжнародних автотранспортних коридорів у регіонах їх проходження

№ п/п	Регіони	Умовні порядкові номери МАК							Загальна кількість МАК
		1	2	3	4	5	6	7	
1	Вінницька					+	+		2
2	Волинська					+			1
3	Донецька				+		+	+	3
4	Житомирська	+			+				2
5	Закарпатська		+						1
6	Запорізька							+	1
7	Київська	+		+	+				3
8	Кіровоградська			+		+	+		3
9	Луганська				+				1
10	Львівська	+	+		+				3
11	Миколаївська			+				+	2
12	Одеська			+		+	+	+	4
13	Полтавська				+				1
14	Рівненська	+			+	+	+		4
15	Сумська			+					1
16	Тернопільська					+	+		2
17	Харківська				+				1
18	Херсонська							+	1
19	Хмельницька					+	+		2
20	Черкаська			+		+	+		3
21	Чернігівська			+					1
Всього регіонів проходження кожного коридору:		4	2	7	8	8	8	5	

Джерело: [6].

Таблиця 3. Ранжування регіонів України за щільністю покриття автомобільними дорогами загального користування з твердим покриттям

№ п/п	1 місце	Щільність доріг тис. км/км ² (0,38-0,3)	№ п/п	2 місце	Щільність доріг тис. км/км ² (0,29-0,25)	№ п/п	3 місце	Щільність доріг тис. км/км ² (0,24-0,18)
1	Львівська	0,38	1	Дніпропетровська	0,29	1	АР Крим	0,24
2	Тернопільська	0,36	2	Волинська	0,28	2	Одеська	0,24
3	Чернівецька	0,36	3	Житомирська	0,28	3	Чернігівська	0,23
4	Вінницька	0,34	4	Сумська	0,28	4	Луганська	0,22
5	Хмельницька	0,34	5	Черкаська	0,28	5	Миколаївська	0,2
6	Полтавська	0,31	6	Закарпатська	0,26	6	Херсонська	0,18
7	Донецька	0,3	7	Запорізька	0,25			
8	Івано-Франківська	0,3	8	Кіровоградська	0,25			
9	Київська	0,3	9	Рівненська	0,25			
10	Харківська	0,3						

Джерело: [6].

Область має залізничне сполучення практично з усіма столицями Південної і Центральної Європи. Протяжність залізничної колії становить 1132,9 км, з яких 922 км електрифіковано. Пасажи́рообіг складає понад 900 млн пас./км, обслужено 14,6 млн пасажирів. Розвитку транскордонного туризму (передусім транзитного) сприяє найбільш розгалужена в Україні мережа митних переходів, їх в області нараховується 19 [7].

Така "відкритість" прикордонної області для міжнародних туристичних потоків — одна з основних передумов становлення Закарпаття як привабливого курортно-туристичного регіону європейського масштабу. Стан розвитку внутрішньообласної дорожньо-транспортної інфраструктури також варто оцінювати як достатньо сприятливий. Загальна протяжність автомобільних шляхів становить 3,6 тис. км, з яких 87% мають тверде покриття. Незважаючи на гірський рельєф та відсутність великих міст, щільність автомобільних доріг державного, обласного та місцевого значення становить у середньому по області 0,27 км/км². Це, по-перше, зумовлює щорічне нарощення туристичних потоків самодіяльних мото- й автотуристів. По-друге, дає змогу охопити екскурсійно-туристичними маршрутами практично всі найцікавіші історико-культурні та природні атракції області, й передусім самобутні пам'ятки старожитньої сакральної і сільської архітектури та мальовничі карпатські резервати природи, регіональні ландшафтні та національні природні парки.

З іншими регіонами України Закарпаття з'єднують високогірні карпатські перевали (від 931 м до 1014 м над рівнем моря): Яблуницький, Вишківський, Ужоцький, Верещинський і Воловецький. Вони є головними автотуристичними коридорами гірської системи Українських Карпат.

Важливе значення для туристів має благоустрій автомобільних доріг, який представлений у таблиці 4.

Елементи інформаційної підтримки та безпеки на дорогах представлені в таблиці 5.

Отже, між розвитком туристичної інфраструктури та щільністю автомобільних доріг існує прями́й зв'язок. Збільшення чисельності та протяжності автомобільних доріг впливає на приріст показників розвитку туристичної індустрії. Таке явище можна назвати ефектом масштабу. Тоді, частину існуючих економічних проблем регіонів можна зменшити шляхом пропорційного збільшення щільності автодоріг, побудови нових магістралей. Причому, знаючи (закладаючи) потребу регіону у фінансових ресурсах, наприклад у тисячах гривень на певний майбутній період часу, можна визначити скільки кілометрів автомобільних доріг треба побудувати, щоб покрити цю потребу за допомогою вищевказаного ефекту. Як наслідок, при вкладанні коштів у розбудову автомобільних доріг, ефект подвоюється і підтримується позитивний тренд розвитку туристичної інфраструктури.

Зважаючи на вищезазначене, Закарпатська область потребує структурного оновлення транспортно-дорожнього комплексу в цілому, адже, науково-технічна політика дорожньої галузі є однією із найважливіших передумов удосконалення та розвитку автомобільних доріг. Вона базується на принципі системності, коли всі проблеми законодавчого, нормативно-правового, фінансового та науково-технічного характеру передбачається вирішувати у тісному взаємозв'язку, та на принципі ієрархії, коли є пріоритет у вирішенні першочергових завдань при одночасному поступовому розв'язанні стратегічних завдань.

Найвні транспортно-експлуатаційні показники доріг визначають низькі експлуатаційні швидкості автотранспорту, високі витрати пально-мастильних матеріалів та високу частку транспортної складової у собівартості продукції. Собівартість перевезень у 1,5 разів, а витрати пального на 30% перевищують аналогічні показники у розвинутих зарубіжних країнах.

Для безпечних та якісних перевезень мають бути поліпшений транспортно-експлуатаційний стан існую-

Таблиця 4. Благоустрій автомобільних доріг загального користування, (од)

Показники	Усього						У т.ч., розташовані в місцях з перехідно-швидкісними смугами					
	2000	2005	2010	2011	2012	2013	2000	2005	2010	2011	2012	2013
Автопавільйони	432	431	444	451	453	454	15	15	15	15	15	16
Майданчики	1069	1069	1063	1082	1082	1082	29	29	29	29	29	30
автобусних зупинок	846	846	846	865	865	865	22	22	22	22	22	22
стоянок і відпочинку	223	223	217	217	217	217	7	7	7	7	7	8
Туалети	69	69	69	69	69	69	7	7	7	7	7	8
Питтєві джерела	73	73	73	73	73	73	1	1	1	1	1	1

Джерело: [7].

Таблиця 5. Технічні засоби регулювання дорожнього руху на дорогах загального користування

Показники	Роки					
	2000	2005	2010	2011	2012	2013
Дорожні знаки, тис.од	33,1	34,9	35,6	35,7	36,0	35,9
Направляючі стовпчики, тис.од	46,2	46,8	48,7	48,7	49,7	50,3
Протяжність ліній дорожньої розмітки, км	981	1014	758	461	803	535
Огородження транспортні, тис.погон.м	199	254	269	269	270	272
Пішохідні переходи надземні, од	1	1	1	1	1	1
Тротуари і пішохідні доріжки, км	746	750	753	753	753	753
Ліній штучного освітлення, км	1	3	12	12	13	13

Джерело: [7].

чих автомобільних доріг державного значення, особливо в напрямках до кордонів. Розбудова мережі автодоріг загального користування, в тому числі міжнародного транспортного коридору ведеться в Закарпатській області повільними темпами у порівнянні до країн-сусідів.

Світовий досвід показує, що наявність розвиненої транспортної інфраструктури сприяє ефективному використанню наявного ресурсного, економічного і соціального потенціалу території за рахунок ефективного здійснення транспортно-економічних зв'язків. Оскільки, як на рівні регіону, так і країни в цілому виникає потреба у формуванні дієвої транспортної інфраструктури з метою не тільки підвищення продуктивності перевізного процесу, але й зростання їх соціально-економічного розвитку. Це в свою чергу обумовлює необхідність розробки системи управління розвитком транспортної інфраструктури регіону, що дозволяє створити умови для ефективного функціонування всіх складових транспортної інфраструктури не тільки регіону, а й країни в цілому.

Сучасні дослідники транспортної галузі називають п'ять основних напрямків, які можна віднести до управління розвитком послуг транспортної інфраструктури туризму, а саме: розвиток транспортної інфраструктури, удосконалення управління транспортною інфраструктурою, впровадження інновацій у сфері управління транспортною інфраструктурою, зміна ролі держави в процесі управління транспортною інфраструктурою і робота недержавних організацій та об'єднань. Розглянемо дані напрями докладніше.

1. Розвиток транспортної інфраструктури шляхом:
 - вдосконалення вулично-дорожньої мережі;
 - пропаганди "розумного водіння";
 - покращення нормативно-правового забезпечення транспортної галузі.
2. Удосконалення управління транспортною інфраструктурою і дорожнім рухом шляхом:
 - управління транспортними потоками;
 - управління громадським транспортом;
 - використання клієнтоорієнтованого підходу;
 - організації парковок і стоянок;
 - використання автоматизованих систем управління (моніторинг, відеоспостереження, автоматичні системи контролю, електронні платежі).
3. Впровадження інновацій у сфері управління транспортною інфраструктурою шляхом:
 - використання інтелектуальних транспортних систем;
 - навігаційно-інформаційних сервісів.
4. Зміна ролі держави в процесі управління розвитком транспортною інфраструктурою у формі розвитку різних механізмів державно-приватного партнерства.
5. Робота недержавних організацій та об'єднань.

ВИСНОВКИ ТА ПЕРСПЕКТИВИ ПОДАЛЬШИХ ДОСЛІДЖЕНЬ

Отже, розвиток туристичної інфраструктури Закарпатської області залежить від дії різноманітних чинників, серед яких, можна виділити рівень розвитку та щільність автотранспортних магістралей. За допомогою розвитку мережі автомобільних доріг можна планувати динаміку зростання грошових надходжень від діяль-

ності підприємств туристичної індустрії. Спорудження мережі автотранспортних магістралей з чітко окресленою довжиною у кілометрах, дозволяє прогнозувати приріст доходу від розвитку діяльності підприємств туристичної індустрії.

Також доцільним в подальших наукових дослідженнях є аналіз соціально-культурних об'єктів як важливих елементів розвитку туристичної сфери країни.

Література:

1. Бондаренко М.П. Туристичний сектор економіки України: реалії та перспективи / Економіка і прогнозування; Ін-т екон. та прогноз. НАН України. — 2011. — № 1. — С. 104—119.
2. Данильчук В.Ф. Особенности формирования и развития туристических предприятий: монография / В.Ф. Данильчук. — Донецк: НАН Украины. Ин-т экономики пром-сти. — 2006. — 240 с.
3. Єсіпова К.А. Тенденції розвитку сучасних туристичних підприємств [Електронний ресурс]. — Режим доступу: http://www.rusnauka.com/25_NNP_2011/Economics/10_91676.doc.htm
4. Корнева Д.А. Проблеми розвитку інфраструктури туризму [Електронний ресурс] / Д.А. Корнева. — Режим доступу: http://www.nbuv.gov.ua/portal/Soc_Gum/Nzvdpu/geograf/2008_15/industrialnuu%20tyruzum.pdf
5. Трохимець О.І. Розвиток туризму в Україні та його стратегічне значення для національної економіки / Науково-виробничий журнал "Держава та регіони" № 3. — 2012. — С. 62—67.
6. www.ukrstat.gov.ua — офіційний веб-сайт Державної служби статистики України.
7. www.uz.ukrstat.gov.ua — офіційний веб-сайт Головного управління статистики у Закарпатській області.

References:

1. Bondarenko, M.P. (2011), "Tourism sector of Ukraine: reality and prospects", *Ekonomika i prohnozuvannia*, vol. 1, pp. 104—119.
2. Danyl'chuk, V.F. (2006), *Osobennosty formirovaniya y razvytyia turystycheskykh predpriyatij* [Features of the formative and development travel enterprises], NAN Ukrainy, Donetsk, Ukraine.
3. Yesipova, K.A. (2011), "Development trends of modern tourism enterprises", Режим доступу: http://www.rusnauka.com/25_NNP_2011/Economics/10_91676.doc.htm (Accessed 10 September 2015).
4. Korneva, D.A. (2008), "Problems of development of tourism infrastructure", Режим доступу: http://www.nbuv.gov.ua/portal/Soc_Gum/Nzvdpu/geograf/2008_15/industrialnuu%20tyruzum.pdf (Accessed 10 September 2015).
5. Trokhymets', O.I. (2012), "Tourism development in Ukraine and its strategic importance for national economy", *Derzhava ta rehiony*, vol. 3, pp. 62—67.
6. State Statistics Committee of Ukraine (2015), available at: <http://www.ukrstat.gov.ua/> (Accessed 10 September 2015).
7. Main Department of Statistics in Zakarpattya region (2015), available at: <http://www.ukrstat.gov.ua/> (Accessed 10 September 2015).

Стаття надійшла до редакції 16.09.2015 р.