

УДК 351.85 (477.75)

КОМПЛЕКСНИЙ ЗБАЛАНСОВАНИЙ РОЗВИТОК ТУРИСТСЬКОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ**Бойко О.В.***Харківський національний університет ім. В.Н. Каразіна*

Статтю присвячено розробці теоретичних положень методичних аспектів і рекомендацій щодо комплексного збалансованого розвитку і вдосконалення туристської інфраструктури. Як наукову гіпотезу автором висунуто припущення, що комплексний і збалансований розвиток і вдосконалення інфраструктури туризму є важливою складовою зростання внутрішніх і в'їзних туристських потоків, що у свою чергу забезпечує підвищення ефективності використання туристських ресурсів. Більшість із виявлених в ході дослідження бар'єрів на шляху розвитку туризму пов'язана з рівнем розвитку туристської інфраструктури. Серед них: недостатня технічна оснащеність і пропускна спроможність об'єктів готельної інфраструктури; недостатня кількість готелів туристського класу з сучасним рівнем комфорту; висока вартість послуг, що надаються туристам. Обґрунтовано пріоритети комплексного збалансованого розвитку територіальної туристської інфраструктури.

Ключові слова: туристська інфраструктура, туризм, комплексний розвиток, збалансований розвиток, ефективність, ресурси, пріоритети

UDC 351.85 (477.75)

COMPLEX SUSTAINABLE DEVELOPMENT OF TOURIST INFRASTRUCTURE**Boiko Olena***Kharkiv national university named after V.N. Karazin*

The article is devoted to the development of theoretical and methodical aspects as well as recommendations about complex sustainable development of tourism infrastructure. The author believes that complex sustainable development of tourism infrastructure is an important factor of increasing the touristic flows both in a country and those who come from abroad. These flows provide the growth of efficiency level of touristic incomes. Majority of the obstacles for tourism development that have been found out during this investigation are relative to the level of tourism infrastructure development. Among them are following ones: lack of technical equipment and the capacity of the hotel infrastructure; insufficient number of tourist class hotels with modern comfort level; high cost for services offered to tourists. The priorities of complex sustainable development of the local tourism infrastructure are works out and proposed in the article.

Keywords: tourist infrastructure, tourism, complex development, sustainable development, efficiency, incomes, priorities

Актуальність проблеми. Роль туризму в Україні й у світі рік у рік зростає. За даними Всесвітньої туристської організації в 2014 році було зафіксовано більше 1 млрд. прибуттів. Вклад туризму в економіку України (з точки зору розміру ВВП) складає зараз 3 %, а з урахуванням мультиплікативного ефекту – 6 %. Протягом останніх років держава стала більше приділяти увагу розвитку внутрішнього і в'їзного туризму, значні кошти в регіонах виділяються на розвиток туристської інфраструктури. Збільшилося державне інвестування безпосередньо в туристичну галузь України. Необхідно відзначити, що головним фактором, що стримує розвиток туризму в Україні, як і раніше, є нерозвинена туристська інфраструктура, низькі темпи розвитку і вдосконалення її основних елементів: транспортної системи, засобів розміщення і харчування, якості та вартості наданих послуг. Тому існує необхідність комплексних інфраструктурних змін в регіонах України, що приймають туристів.

Тема проведеного дослідження є актуальною, оскільки існує гостра потреба в теоретично обґрунтованих і практично значущих розробках, що забезпечують процес комплексного і збалансованого розвитку та вдосконалення туристської інфраструктури, наукового вивчення закономірностей цього розвитку і виявлення основних чинників, які його стимулюють. Особливе значення має дослідження готельної і транспортної інфраструктури, оскільки вони є визначальними чинниками зростання туристських потоків в країну і регіон.

Аналіз останніх наукових досліджень. Дослідженням проблем наукового забезпечення комплексного розвитку і вдосконалення інфраструктури туризму займалися наступні українські науковці: Д.І. Басюк [1], В.М. Дмитренко [2], В.К. Євдокименко [3], В.Ф. Кифяк [4], В.П. Третяк [11], О.О. Любіцева [5], Я.Б. Олійник [6], С.Л. Пакулін [7, 8], А.Ю. Парфіненко [9], Т.І. Ткаченко [10], та інші. Наукові публікації, присвячені вивченню проблем розвитку туристської діяльності, як правило, глибоко і різносторонньо освітлюють специфіку цього виду економічної діяльності, проте переважно вони не розглядають питання галузевої інфраструктури як єдиної комплексної підсистеми національної економіки. Аналіз сучасних наукових публікацій свідчить про те, що ряд аспектів теоретичного і методичного характеру комплексного розвитку і вдосконалення інфраструктури

туризму в регіоні розроблений недостатньо і мало освітлюється. Відсутній комплексний підхід до дослідження інфраструктури туризму. Не розглядається проблема збалансованого розвитку складових частин туристської інфраструктури.

Актуальність і недостатня розробленість проблем комплексного розвитку інфраструктури туризму вимагають, щоб вони стали об'єктом спеціального наукового дослідження, в якому б поєднувалися теоретичні і практичні аспекти її функціонування.

В якості наукової гіпотези нами висунуто припущення, що комплексний і збалансований розвиток і вдосконалення інфраструктури туризму є важливою складовою зростання внутрішніх і в'їзних туристських потоків, що у свою чергу забезпечує підвищення ефективності використання туристських ресурсів.

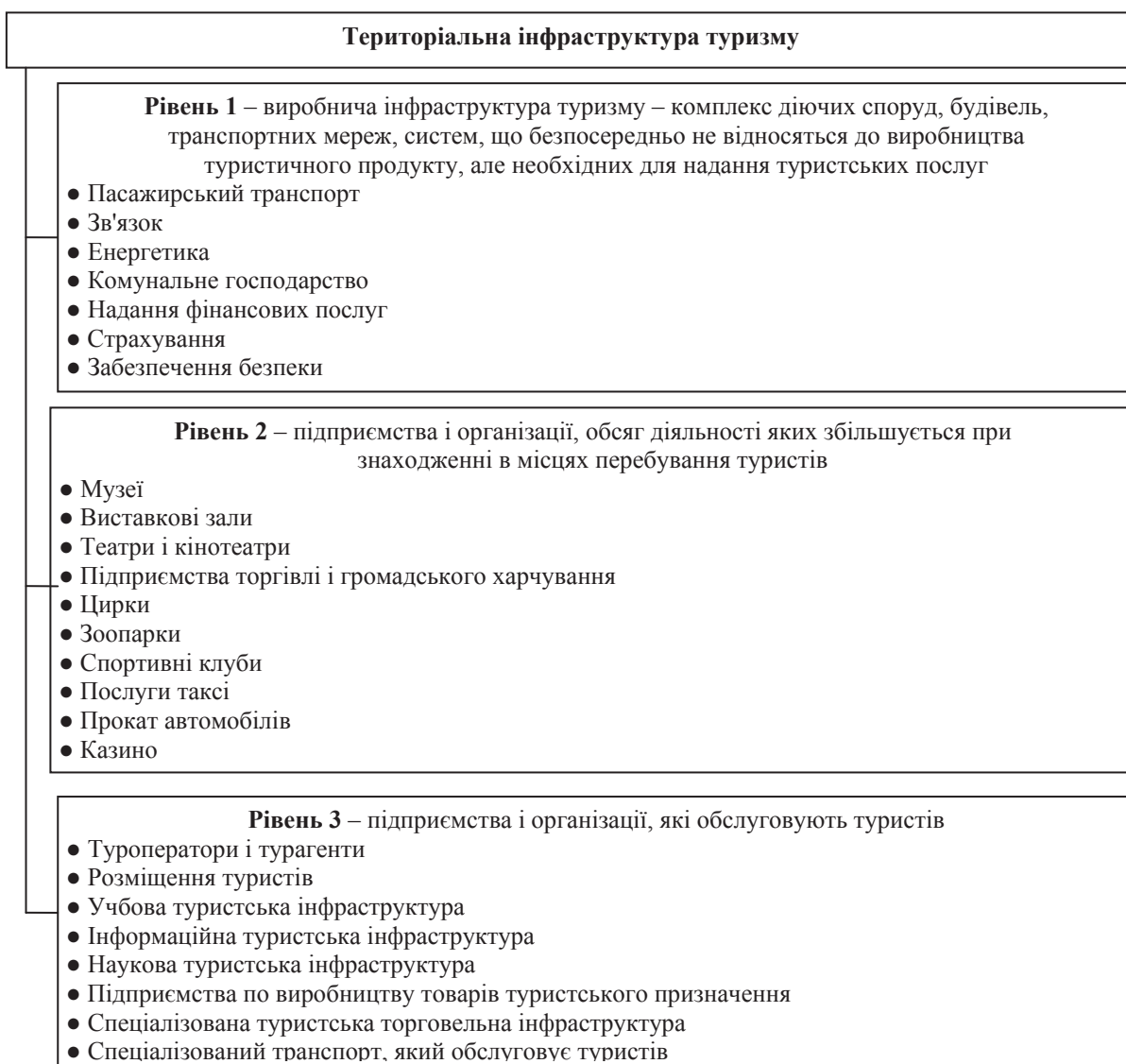
Метою статті стала розробка теоретичних положень методичних аспектів і рекомендацій по комплексному збалансованому розвитку і вдосконаленню туристської інфраструктури.

Викладення основного матеріалу дослідження. Туристичний бізнес має свої особливості, як і туристичний продукт, які відрізняють його від будь-якої іншої послуги або товару. Такими властивостями можуть бути: невідчутність – купуючи деяке очікування, клієнт ґрунтується тільки на довірі до фірми; висока вартість – в середньому вартість путівки дорівнює місячному заробітку клієнта; обмеженість можливості використання – при придбанні квитків і путівки за мінімальними цінами відсутня можливість відмови від поїздки або її перенесення без грошового штрафу, а то і 100% втрати вкладених коштів; безпека кредитування клієнта – для оформлення і бронювання усіх необхідних документів і послуг вимагається оплатити поїздку за декілька тижнів до від'їзду; підвищені ризики технічних і природних катастроф, і навіть загроза приведення у виконання терористичних актів. Цим можна пояснити рухому динаміку кількості туристичних фірм, а також недовгі терміни їх існування. Проведений нами аналіз сучасних пріоритетів розвитку туризму в Україні виявив різноманітність і насиченість природно-історичної та культурно-етнічної бази надання туристичних послуг, що дозволило визначити збільшення частки надходжень від туристичної діяльності у формуванні бюджетів різних рівнів.

Інфраструктура туризму, як складова механізму реалізації державної туристичної політики, знаходиться на етапі переформування

до ринкових умов і недостатньо ефективно виконує свої функції щодо інформаційно-фінансового забезпечення та організаційно-координаційного впливу на розвиток туризму.

Під інфраструктурою туризму ми розуміємо комплекс підприємств тур індустрії і взаємопов'язаних з нею підприємств, установ і об'єктів, що забезпечують матеріальні й соціально-культурні умови відтворення туристського продукту. Запропоноване визначення робить необхідним уточнення класифікації елементів туристської інфраструктури (рисунок 1).



*Рис. 1. Схема територіальної інфраструктури туризму
Власна розробка автора*

Як видно з рисунку 1, інфраструктура туризму – це трирівневий комплекс, що складається з виробничої інфраструктури, підприємств і організацій, що беруть участь в забезпеченні туристської діяльності і

підприємств тур індустрії: готельна інфраструктура, інфраструктура туроперейтинга, спеціалізована транспортна інфраструктура, учбова інфраструктура, інформаційна інфраструктура, наукова інфраструктура, підприємства по виробництву товарів туристського попиту, спеціалізована туристська торговельна інфраструктура.

Під комплексним розвитком і вдосконаленням територіальної інфраструктури туризму ми розуміємо діяльність, яка спрямована на реалізацію практичних заходів по збалансованому й узгодженому розвитку її елементів, створенню привабливого інвестиційного клімату, формуванню конкурентоспроможного територіального туристського комплексу, координації державних органів і приватних підприємницьких структур, подоланню територіальних і відомчих бар'єрів, забезпеченню ефективного використання туристських ресурсів.

Під час дослідження нами виявлено високу тісноту кореляційних зв'язків між мірою розвиненості інфраструктурних елементів і розміром в'їзного туристського потоку. Це аргументує необхідність подолання відомчої і територіальної роз'єднаності елементів інфраструктури туризму, збалансованого і узгодженого їх розвитку і формування територіальних туристських кластерів, що концентрують зусилля різних відомств, підприємницьких структур і територіальних адміністрацій на ефективному використанні наявних у них ресурсів для збільшення внутрішнього і в'їзного туристських потоків і прибутків від туристської діяльності. Основа цієї співпраці – консолідація ресурсів, координація зусиль і партнерство на основі загальних інтересів.

Комплексний збалансований розвиток туристської інфраструктури робить необхідним розвиток мережевих готельних структур.

Більшість із виявлених в ході дослідження бар'єрів на шляху розвитку туризму пов'язана з рівнем розвитку туристської інфраструктури. Серед них: недостатня технічна оснащеність і пропускна спроможність об'єктів готельної інфраструктури; недостатня кількість готелів туристського класу з сучасним рівнем комфорту; висока вартість послуг, що надаються туристам. Для усунення вказаних бар'єрів необхідно: збільшення кількості об'єктів готельної інфраструктури; приведення в дію організаційно-економічних механізмів, які стимулюють інвестування в готельну інфраструктуру; збільшення привабливості регіонального туристського продукту;

збільшення туристського потоку (включно з повторними відвідуваннями); підвищення ефективності роботи підприємств і організацій готельної інфраструктури.

Для реалізації програм розвитку м. Харкова як туристського центру є доцільним здійснення комплексу узгоджених заходів щодо розвитку готельної інфраструктури, створення економічних умов для стимулювання випереджальних темпів розвитку саме цього сегменту туристської інфраструктури.

Одним з перспективних напрямів формування готельної інфраструктури м. Харкова є розвиток мережевого готельного бізнесу, національних і міжнародних готельних мереж, які дозволяють використовувати сучасні механізми інвестування, створювати сприятливі умови для інтеграції з іншими учасниками туристського ринку, створювати сучасні регіональні туристські кластери. Забезпечення стійкого розвитку мережевих підприємницьких структур в готельній інфраструктурі м. Харкова можливо з урахуванням трьох основних чинників: 1) стійкого розвитку туризму в регіоні; 2) виражені туристські профілі регіону; 3) певні профілі готельної мережі.

Чинники взаємовпливу транспортної інфраструктури і туризму необхідно враховувати при визначенні шляхів збільшення їх пропускної спроможності, впровадженні інтермодальних перевезень туристів і створенні ІТТСТ.

Стан і розвиток транспортної інфраструктури визначає ступінь доступності туристської дестинації. Активний розвиток транспортної інфраструктури безпосередньо спричиняє збільшення туристських потоків, а зростання кількості туристів, які відвідують конкретну дестинацію, стає важливим привабливим моментом для інвесторів, що вкладають кошти в територіальну туристську транспортну інфраструктуру.

Представляється, що розвиток транспортної інфраструктури туризму має соціально значущий характер, тому для її створення необхідно активно залучати як державні, так і приватні інвестиції, реалізувати державні програми розвитку транспортної системи території.

Враховуючи великі відстані між дестинаціями в Україні, в перевезенні туристів необхідно ширше використовувати повітряний транспорт. В даний час спостерігається тенденція зростання авіаперевезень, пасажирообіг яких істотно збільшився. Але ця тенденція

суперечить стану національного парку повітряних судів України. З огляду на темпи зростання туристських потоків, можна стверджувати, що в нинішньому стані вітчизняні авіакомпанії не зможуть забезпечити перевезення зростаючої кількості туристів, у тому числі і в м. Харкові.

Потребам прогнозованих туристських потоків не відповідає і сучасний стан аеродромної мережі регіонів України : кількість аеродромів за останнє десятиліття зменшилася; не передбачається істотного збільшення аеродромної мережі і оновлення парку повітряних судів; не забезпечуються перевезення зростаючих потоків туристів в середньостроковій перспективі.

Для вдосконалення перевезень туристів необхідно активніше використовувати залізничний транспорт, створити інтермодальну територіальну транспортну систему туризму (ІТТСТ), яка зможе надати туристам можливість подорожувати за єдиним квитком з використанням спеціальних типів рухомого складу й інфраструктури, а також належним чином облаштованих вузлів для пересадок і терміналів. Вважається за доцільне організувати інтермодальні перевезення туристів у м. Харкові.

Аналіз результатів проведеного нами в м. Харкові опитування туристів демонструє, що найбільшу перевагу має пропозиція стосовно організації їх доставки до об'єктів відвідування спеціалізованим транспортом. Далі йдуть пропозиції туристів, пов'язані із станом доріг, якістю перевезення, зручними місцями для паркування і розкладом транспорту.

Для вирішення проблем транспортної інфраструктури туризму необхідно забезпечити ефективну взаємодію м. Харкова з національними органами управління і великими транспортними компаніями різних форм власності, у тому числі й щодо збільшення перевезень туристів на швидкісних потягах.

Проведене дослідження виявило доцільність застосування різноманітних видів і форм державно-приватного партнерства (ДПП) з урахуванням його специфіки при створенні об'єктів туристської інфраструктури.

Специфіка використання інструментів державно-приватного партнерства в налагодженні взаємодії державних структур і бізнесу при створенні об'єктів інфраструктури туризму полягає в диференційованому підході до використання форм партнерства залежно від особливостей підприємств (таблиця 1).

Таблиця 1 – Характеристика моделей і форм державно-приватного партнерства при створенні і розвитку об'єктів туристської інфраструктури

Моделі створення і розвитку об'єктів інфраструктури з використанням ДПП контрактного характеру	Моделі створення і розвитку об'єктів туристської інфраструктури з використанням ДПП інституціонального характеру		
Форми ДПП			
Експлуатаційна модель	Модель «вчинки» об'єкту інфраструктури туризму	Спільний об'єкт інфраструктури туризму	Передача об'єкту інфраструктури туризму
Характеристика форм ДПП			
Приватний партнер виконує і керує об'єктом туристської інфраструктури на користь державного партнера. Платежі приватний партнер отримує регулярно тільки від держави	Приватний партнер надає громадську послугу, здійснює будівництво «замість», але під контролем державного партнера. При нестачі платежів користувачів використовуються субсидії держави	Об'єкт туристської інфраструктури знаходиться в спільному веденні державного і приватного партнерів	Об'єкт туристської інфраструктури передається або державі, або приватному сектору
Стосунки власності при створенні і розвитку об'єктів туристської інфраструктури з використанням ДПП			
Не пов'язані з відчуженням власності учасників ДПП	Пов'язані з відчуженням власності учасників ДПП	-	-
Ступінь інтегрованості стадій життєвого циклу туристських послуг			
Низький ступінь інтегрованості стадій життєвого циклу туристських послуг	Високий ступінь інтегрованості стадій життєвого циклу туристських послуг	-	-

Власна розробка автора

Особливо актуальними можуть стати різні форми ДПП під час створення і розвитку об'єктів транспортної інфраструктури, будівництва, реконструкції і збільшення пропускної спроможності автомобільних доріг, що дозволить забезпечити доступність туристських об'єктів на території м. Харкова і передмість. Можливими правовими формами ДПП при створенні об'єктів інфраструктури можуть бути: концесійна угода, договір простого товариства, договір оренди, договір підряду, інвестиційний договір, створення комерційної організації, створення керуючої компанії, господарські товариства, товариства з переважною часткою державного капіталу або з переважною часткою приватного капіталу.

Учасниками ДПП з боку державного сектора можуть стати установи системи територіального управління. Реальні перспективи з боку бізнесу мають великі підприємства. Стимулом для участі бізнес-структур у ДПП може стати субсидування процентних ставок за кредитами, державні й регіональні гарантії, забезпечення участі

інвесторів у вигідних для них проектах, зменшення формальностей і фінансових обмежень інвестицій, пільгове оподаткування (зокрема зниження ПДВ); спрощена передача в приватну власність землі тощо.

При створенні об'єктів інфраструктури туризму доцільно використовувати контракти життєвого циклу (КЖЦ) і застосовувати методику розрахунку параметрів оптимальної ціни проекту у вигляді внутрішньої норми прибутковості (ВНП).

Контракти життєвого циклу можуть стати інноваційним рішенням проблем обслуговування і розвитку підприємств і об'єктів інфраструктури туризму. На умовах КЖЦ приватний партнер створює об'єкт інфраструктури і утримує його протягом терміну життєвого циклу згідно з умовами, що визначені у контракті, а державний партнер сплачує приватному партнеру періодичні платежі за умови дотримання останнім умов контракту. При цьому платежі з кінцевого споживача за використання об'єкту інфраструктури не стягуються.

Результати порівняльного аналізу характеристик концесійних договорів ПП і контрактів життєвого циклу щодо створення і розвитку об'єктів туристської інфраструктури наведено в таблиці 2.

Не дивлячись на те, що обидва типи контрактів є контрактами ДПП, концесії і контракти життєвого циклу мають ряд істотних відмінностей і переваг. Найбільш очевидною перевагою для замовника є детермінованість усіх вихідних фінансових потоків, оплата робіт після введення об'єкту договору в експлуатацію. Загальна економія держави від впровадження КЖЦ складає приблизно 30%. Виконавець самостійно відповідає за усі рішення, що приймаються їм під час реалізації довгострокового проекту.

При укладенні КЖЦ певну складність представляє розрахунок оптимальної ціни – рівноважної ціни з макроекономічної точки зору, при якій прибуток дорівнює сумі заощаджень, що містяться у вартості ресурсів, витрачених на виробництво. У країнах ЄС ціна контракту визначається, виходячи з внутрішньої норми прибутковості (IRR), яка є процентною ставкою з чистим дисконтованим доходом (ЧДД) рівним 0. Чистий дисконтований дохід розраховується на підставі потоку платежів, дисконтованого до теперішнього часу. Тобто для потоку платежів CF_t , де CF_t – платіж через t років ($t=1, \dots, N$) і початкової інвестиції у розмірі $IC = -CF_0$, внутрішня норма прибутковості розраховується з рівняння (1) або (2):

$$(1) \quad NPV = IC + \sum_{t=1}^N \frac{CF_t}{(1 + IRR)^t} = 0$$

$$(2) \quad IC = \sum_{t=1}^N \frac{CF_t}{(1 + IRR)^t}$$

У країнах ЄС вважається нормою, якщо на етапі укладення контракту IRR проекту складає близько 7%, що відповідає середній прибутковості довгострокового вкладення на ринку капіталу. Представляється, що в Україні, з урахуванням більшого ризику, що приймається виконавцем, цільовий показник має бути вище. При виборі інвестиційного проекту слід віддавати перевагу тому, у кого максимальне значення IRR.

Таблиця 2 – Порівняння концесійних договорів і контрактів життєвого циклу ДПП щодо створення і розвитку об'єктів туристської інфраструктури

Характеристики	Концесійний контракт	Контракт життєвого циклу
Мотивація	Заробляти будь-якою ціною, експлуатуючи об'єкт	Створити якісний інфраструктурний об'єкт
Термін дії	10-25 років	10-25 років
Надійність вхідних грошових потоків для підрядника/ концесіонера	Низька. Залежить від кон'юнктури ринку і майбутніх змін. Ненадійна схема під час тривалих строків контракту	Висока. Гарантується державою і залежить переважно від якості роботи підрядника
Якість підтримки об'єкту туристської інфраструктури	Середнє. Відсутня мотивація на підтримку якості	Високе. Оплата залежить від якості, яка перевіряється за очевидними зовнішніми ознаками
Додаткові витрати на обслуговування системи сплати	До половини зібраних коштів йде на підтримку самої системи їх збору	-
Публічне сприйняття	Платні послуги сприймаються туристами або туристичними фірмами негативно і призводять до подорожчання туристського продукту	Безкоштовні і якісні послуги дуже позитивно сприймаються туристами або туристичними фірмами
Вигода для держави	Короткострокова. Інфраструктурний об'єкт на початковому етапі обходиться дешевше	Довгострокова, отримувана за рахунок більш ефективної роботи об'єкту туристської інфраструктури, яка сприяє економічному розвитку території

Власна розробка автора

КЖЦ також дають можливість оперативного впровадження нових технологій. КЖЦ як форма цивільно-правових відносин може стати комплексним і органічним рішенням, що впливає на співпрацю держави і приватних компаній в області розвитку інфраструктури туризму за допомогою економічних стимулів.

Висновки. Аналіз стану вітчизняного туристичного ринку свідчить про те, що розвиток туризму в Україні перебуває лише на початковій стадії. Збільшення потоків внутрішнього і в'їзного туризму нині уповільнюється через низку негативних чинників, до яких належать недостатній розвиток туристичної інфраструктури; нерозробленість нормативно-правової бази; економічна і політична нестабільність у країні; обмеженість асортименту запропонованих послуг; відсутність комплексного бачення країни як перспективної туристичної дестинації; недосконалість реклами українських туристичних центрів за кордоном та ін. Зазначені проблеми неможливо вирішити без підтримки держави. Тому на даному етапі до першочергових завдань державних органів управління в галузі туризму можна віднести створення ефективних умов для роботи туристичних підприємств, установ і організацій, що у свою чергу потребує розроблення і впровадження прогресивних методів і стандартів туристичного обслуговування; розвитку малого і середнього підприємництва в сфері туризму; підвищення ефективності використання рекреаційних ресурсів і об'єктів культурної спадщини; зміцнення матеріально-технічної бази туризму; розвитку туристичної інфраструктури; вдосконалення інформаційного і рекламного забезпечення туризму; провадження ефективної інноваційної діяльності; поліпшення кадрового забезпечення у сфері туризму; розширення міжнародної співпраці в туристичній галузі; підвищення іміджу держави на міжнародному рівні.

Істотній економії обмежених ресурсів сприяють виявлені в ході проведеного дослідження пріоритети комплексного збалансованого розвитку територіальної туристської інфраструктури, а саме:

- подолання відомчої і територіальної роз'єднаності елементів інфраструктури туризму, збалансованого і узгодженого їх розвитку;
- формування територіальних туристських кластерів, що концентрують зусилля різних відомств, підприємницьких структур і територіальних адміністрацій на ефективному використанні наявних ресурсів для збільшення внутрішнього та в'їзного туристських потоків і прибутків від туристської діяльності;
- територіальна консолідація ресурсів, координація зусиль і партнерство на базі загальних інтересів;
- розвиток мережевих готельних структур;

– врахування чинників взаємного впливу транспортної інфраструктури і туризму при визначенні шляхів збільшення їх пропускної спроможності;

– впровадження інтермодальних перевезень туристів і створення інтермодальної територіальної транспортної системи туризму (ІТТСТ);

– застосування різноманітних видів і форм державно-приватного партнерства (ДПП) з урахуванням його специфіки при створенні об'єктів туристської інфраструктури;

– переважне використання контрактів життєвого циклу (КЖЦ) під час створення об'єктів інфраструктури туризму і методики розрахунку параметрів оптимальної ціни проекту у вигляді внутрішньої норми прибутковості (ВНП).

Основні методичні і практичні положення, висновки і рекомендації проведеного дослідження можуть бути використані органами державного управління, організаціями і установами сфери туризму для розробки методів управління процесом комплексного розвитку і вдосконалення інфраструктури туризму в Україні, а також вищими навчальними закладами при підготовці фахівців в області туризму і рекреації.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ:

1. Басюк Д.І. Основи туризмології : навчально-методичний посібник / Д.І. Басюк. – Кам'янець-Подільський: Аксіома, 2005. – 204 с.
2. Дмитренко В. М. Напрями вдосконалення механізмів розвитку туризму на регіональному рівні / В. М. Дмитренко // Держава та регіони. Серія: Державне управління. – 2007. – № 4. – С. 69-74.
3. Євдокименко В.К. Регіональна політика розвитку туризму (методологія формування, практика реалізації) / В.К. Євдокименко. – Львів, 1999. – 190 с.
4. Кифяк В.Ф. Організація туристичної діяльності в Україні / В.Ф. Кифяк. – Чернівці : Книги-XXI, 2003. – 300 с.
5. Любіцева О.О. Ринок туристичних послуг (геопросторові аспекти) : навч. посібник / О.О. Любіцева. – К.: «Альтпрес», 2005. – 436 с.
6. Олійник Я.Б. Теоретичні основи туризмології: навч. пос. / Я.Б. Олійник, А.В. Степаненко. – К.: «Ніка-Центр», 2005. – 316 с.
7. Пакулін С. Л. Концепція управління потенціалом соціально-економічного розвитку регіону / С. Л. Пакулін // Materials of the XI International scientific and practical conference, [«Science and civilization», – 2015] (30 January – 07 February 2015). – Volume 5. Economic science. Political science. – Sheffield : Science and education LTD, 2015. – P. 5–7.

8. Пакулін С. Л. Створення конкурентоспроможного соціального комплексу на макро– й мезорівні / С. Л. Пакулін// Materials of the XI International scientific and practical conference, [«Areas of scientific thought», – 2014/2015]. – Volume 6. Economic science. Governance. – Sheffield : Science and education LTD, 2015. – S. 33-36.
9. Парфіненко А. Ю. Національна держава і міжнародний туризм у вимірах глобалізації / А. Ю. Парфіненко. – Х.: Бурун-книга, 2009. – 128 с.
10. Ткаченко Т.І. Сталій розвиток туризму: теорія, методологія, реалії бізнесу : монографія / Т.І. Ткаченко. – К.: КНТЕУ, 2009. – 436 с.
11. Третяк В. П. Управління розвитком соціальної інфраструктури України в умовах глобалізації : [монографія] / В. П. Третяк. – Харків: ХНУ імені В. Н. Каразіна, 2014. – 317 с.