

реалізації зросте продуктивність прісноводних водойм, водосховищ, а також заток і лиманів за умови їх належного зариблення, збільшиться пропозиція риби і рибопродукції власного виробництва на внутрішньому ринку країни, знизиться її собівартість і стане доступною для широких верств населення. Будуть створені додаткові робочі місця і забезпечено зайнятість населення регіонів країни, яке історично і традиційно тяжіє до ведення рибного господарства. На нинішньому етапі є необхідність і можливість відродити рибне господарство на новому технічному та організаційному рівні і забезпечити його подальший розвиток.

#### *Література*

1. Гринжєвський М.В. *Аквакультура України (організаційно-економічні аспекти)*. – Львів: Вільна Україна, 1998. – 364 с.
2. Негоновская И.Т. *О результатах и перспективах вселения растительноядных рыб в естественные водоемы и водохранилища СССР // Вопросы ихтиологии*. – Вып. 4. – М., 1980. – Т. 20. – С. 36–42.
3. *Наукове обґрунтування вселення цінних об'єктів аквакультури у внутрішні водойми України для підвищення їх рибопродуктивності / Гринжєвський М.В., Андющенко А.І., Третяк О.М. та ін. // Рибне господарство*. – Вып. 51. – К.: Інститут рибного господарства УААН, 1999. – С. 3–26.

УДК 338.48.330

***І.В. СІНЕНКО***

***Рада по вивченню продуктивних сил України НАН України***

### **ЗАКОНОМІРНОСТІ ТА ПРИНЦИПИ ФОРМУВАННЯ ТУРИСТИЧНИХ ПОТОКІВ У КОНТЕКСТІ РОЗВИТКУ АВТОТРАНСПОРТНИХ КОРИДОРІВ**

На сучасному етапі розвитку продуктивних сил і регіональної економіки увага широких кіл науковців все частіше спрямовується на розробку та вдосконалення теоретико-методологічної бази дослідження проблематики формування світового туристичного ринку. Така зацікавленість обумовлена відображенням у статистичних спостереженнях великим позитивним економічним ефектом від експансії туристичної сфери у світовому географічному просторі. Невід'ємною складовою туризму є туристичні потоки. Їх геопросторовий та часовий розподіл впливає на всі аспекти функціонування світового туристичного ринку в цілому та кожного окремо, адже потоки туристів суміжні з переміщенням потужних грошових мас. Досліджуючи сутність туристичних потоків, визначаючи принципи формування їх векторів та закономірності їх тяжіння до регіонів певного рівня розвитку, можна створювати та впроваджувати дієві схеми залучення туристичних потоків до України, тим самим оновлюючи економіку депресивних регіонів нашої держави. Автотранспортні коридори є одними з базових векторіальних носіїв туристичних потоків, а отже, потрібно досліджувати закономірності

спрямування потоків до туристичних регіонів, у тому числі й у контексті розбудови автотранспортних магістралей.

У вітчизняній та іноземній фаховій літературі питанню закономірностей і принципів формування туристичних потоків присвячені роботи таких учених-економістів, як Х.М. Монтехано, Ю.Б. Забалдіна, О.О. Любіцева, Н.П. Турло та інші.

Теоретико-методологічні проблеми розвитку автотранспортних коридорів досліджували у своїх працях М.М. Алієв, В.В. Дикань, О.О. Бакаєв, Д.І. Бойко, М.П. Крачило, О.П. Кутах, Ю.О. Кутах, А.М. Новікова, С.І. Сергєєв, Ю.М.Цветов та інші.

Дослідження, проведені вказаними авторами, ґрунтуються на широкому колі теоретичних питань та практичних розробок, пов'язаних із проблематикою існування й розвитку міжнародних автотранспортних коридорів та, зокрема, механізмом регулювання туристичних потоків. Проте наявні дані лише частково та опосередковано стосуються проблематики системної взаємодії дорожньо-транспортного комплексу з іншими структурними складовими туристичної сфери, не вказують на теоретичні проблеми та методологічні аспекти формування туристичних потоків у зоні впливу автотранспортних коридорів.

Метою нашої статті є: дослідити залежність розвитку туристичних потоків від розбудови автотранспортних коридорів; окреслити історичну роль транспортної системи у системно-структурній взаємодії з іншими галузями в процесі регіонального розвитку; обґрунтувати зв'язок туристичної сфери з системою розвитку продуктивних сил; визначити основні закономірності та принципи формування туристичних потоків у контексті розбудови автотранспортних коридорів.

Туристичні потоки та їх спрямованість являють собою групу відвідувачів – туристів, екскурсантів або транзитних пасажирів, які переміщуються з одного визначеного місця, місця проживання (ринок–постачальник) до інших місць, що мають певний ресурс (ядро тяжіння) та туристичною пропозицією (ринок приймаючої сторони) та породжують соціальні процеси, зумовлені цим переміщенням чи перебуванням, які можуть бути поділені за критеріями часу, простору, витрат, транспортних засобів і засобів розміщення [1, с. 51].

Туристичні потоки є провідним причинним елементом туристичної сфери, яка поєднує у собі кооперовані підприємства з надання розміщення та харчування. Важливим елементом у цих зв'язках є транспортна галузь. Особливого значення набуває транспортно-дорожній комплекс з розвинутою мережею автотранспортних коридорів, що є провідними векторіальними носіями туристичних потоків та акумулюють уздовж своєї мережі туристичні осередки.

Необхідно підкреслити, що транспортна галузь сформувала не тільки матеріально-просторове, а й історичне підґрунтя розвитку туристичної сфери. Важливість впливу транспортної системи на інші галузі історично очевидна. У післявоєнні роки економіко-географічну концепцію вивчення транспорту СРСР розвинули І.В. Нікольський, І.І. Білоусов, М.М. Казанський, М.Х. Ганкін,

О.А. Ізюмський. Основу цієї концепції становлять ідеї російського географа М.М. Колосовського: транспортні проблеми розглядати в нерозривному зв'язку з формуванням системи економічних районів, міжрайонних і внутрішньовиробничих зв'язків. Зокрема, науковець зазначав: “Транспортні мережі і система перевезень значною мірою є географічними проблемами, тісно пов'язаними з загальною системою економічного районування” [2, с. 300].

Вперше питання організованого розвитку міжнародних транспортних зв'язків виникло в середині 80-років ХХ століття. Комітет з внутрішнього транспорту ЄЕК ООН ініціював проведення досліджень транспортних потоків між скандинавськими країнами та державами Південної Європи з метою використання на цих напрямках інтермодального підходу до вирішення проблеми. Сфера об'єднаних дій європейських країн у сфері розвитку транспортної інфраструктури вперше була визначена Маастріхським Договором 1991 року [3].

Міжнародний транспортний коридор як потужний фактор загально-регіонального розвитку економіки визначається багатьма фахівцями як комплекс наземних та водних транспортних магістралей з відповідною інфраструктурою на визначеному напрямку, включаючи допоміжні споруди, під'їзні шляхи, прикордонні переходи, сервісні пункти, вантажні та пасажирські термінали, обладнання й устаткування рухомого складу, організаційно-технічних заходів, законодавчих та нормативних актів, які забезпечують перевезення вантажів та пасажирів на рівні, що відповідає вимогам Європейського співтовариства [3].

Виходячи з вищенаведеного визначення, можна простежити тісний зв'язок між системою автотранспортних коридорів та відповідною соціально-економічною інфраструктурою, частина якої безпосередньо входить до туристичної сфери [4, с. 75–79].

Автор вважає, що доповнення туристичної сфери системою автотранспортних коридорів є дуже органічним, зважаючи на те, що природо-ресурсний та історико-культурний потенціал України у географічному просторі розміщено нерівномірно [5, с. 20].

На думку автора, туристичні ресурси становлять суттєве підґрунтя для формування туристичних потоків. Проте самі по собі природно-географічні та культурно-історичні умови країни або району не можуть забезпечити в'їзд іноземних і навіть внутрішніх туристів.

Для належного прийняття туристів необхідна відповідна матеріально-технічна база аеропортів, морських портів, вокзалів, готелів, кемпінгів, підприємств громадського харчування та обслуговування. Можливість пересування туристів по території приймаючої сторони залежить від розвитку різних видів транспортного сполучення, в т.ч. й автотранспортних коридорів [6, с. 49].

На погляд автора, саме автотранспортні коридори, на відміну від інших їх видів (водні, залізничні), здатні повною мірою залучити та рівномірно розподілити туристичні потоки до більшості місць туристичної атракції та

туристично-рекреаційних ресурсів. До того ж ця особливість притаманна загальнопоширеній світовій практиці туристичних перевезень.

Переміщення туристів організовується різними видами транспорту та відповідно наземним, водним та повітряним простором. Проте коли йдеться про кліматично-ландшафтні економіко-політичні та історико-культурні особливості певного регіону (країни), потрібно диференціювати та виокремлювати найкращі техніко-економічні параметри, параметри безпеки й екологічності кожного з видів транспорту з метою гармонічного та ефективного їх застосування на певній місцевості [7, с. 137].

Транспортна інфраструктура представлена всіма основними видами транспорту. Проте провідну роль у доступі до відокремлено локалізованих туристичних ресурсів відіграє саме автомобільний транспорт, оскільки має найбільшу мобільність (не має прив'язки до певного типу дорожнього покриття, графіка руху, а автозаправки розташовані в усіх великих транспортних центрах та вузлах тощо).

На жаль, мережа автомобільних шляхів в Україні сформована поки що недостатньо. Шляхи вищої категорії – це дещо більше як 1% першої та 8% – другої категорії (середня категорійність автомобільних шляхів України становить 3,73%) [8, с. 151].

З метою узагальнення закономірностей формування туристичних потоків у контексті регіоналістики автор певною мірою синтезує подібні процеси.

Розвиток продуктивних сил передбачає наявність об'єкта (продуктивної сили) та дії, спрямованої на цей об'єкт (розміщення). Як відомо, виробництво завжди має суспільний характер і містить два рівні відносин: людей і природи [7, с.11].

Виходячи з вищевказаного, можна визначити елементи зв'язку туристичних потоків як процесу та явища з системою продуктивних сил та їх розвитком:

1. Туристична сфера, незважаючи на відомчу приналежність, охоплена виробничими зв'язками.

2. Дорожньо-транспортний комплекс, представлений автотранспортними магістралями та засобами транспортування безпосередньо, є складовим елементом туристичної сфери.

3. Складові об'єкти туристичної інфраструктури (база розміщення та харчування, відпочинку й розваг) часто концентруються поблизу великих автомобільних доріг.

Туристичні потоки – достатньо складне явище, на яке впливають взаємопов'язані фактори. Були спроби виявити останні та встановити правила, що регулюють обсяги туристичних потоків між країнами. Так, у 1970 р. відібрали 14 країн, які впродовж декількох років мали відносно стабільний потік туристів і на які припадала основна частка світової туристичної діяльності (Вільямс та Зелінські). Вчені виявили низку чинників, які допомогли пояснити стабільність цих потоків: відстань між країнами (чим більша відстань, тим менший обсяг потоку), інтенсивність міжнародних

контактів (ділові, культурні зв'язки між країнами), привабливі переваги однієї країни для мешканців іншої [9, с.401].

Наступна спроба пояснити закономірність туристичних потоків полягала у побудові так званої гравітаційної моделі, що містить два основні елементи. Один з них включає первинні та вторинні фактори, що пояснюють походження цих потоків. Гравітаційна модель показує, що чим більше є регіонів, які надають імпульс для утворення первинних та вторинних факторів, тим численніші потоки між ними. Первинні чинники пов'язані з етапом економічного зростання місця відправлення та містять такі категорії, як рівень добробуту населення, його мобільність і право на відпочинок. Вторинні – це доступність, наявність місць туристичної атракції та зручності, що надаються у місці призначення. Вартість подорожі також важлива як маркетингова та рекламна діяльність приймаючої сторони.

Інший елемент (стримуючий) – відстань між місцем відправлення та місцем призначення. При цьому тривалість і вартість подорожі значно впливають на обсяги потоків: із їх збільшенням скорочується кількість туристів, що відвідують певне місце [9, с. 401].

Ефективне регулювання спрямованості туристичних потоків, на наш погляд, можливе лише за умови вироблення та використання методології й економіко-політичного інструментарію, заснованих на об'єктивних господарських принципах. Чітке розуміння первинних основ виникнення цього явища відбувається завдяки виявленню закономірностей формування туристичних потоків у системі автотранспортних коридорів.

У ході дослідження автором виявлені наступні закономірності, що стосуються специфіки внутрішнього туризму та автотранспортних коридорів:

1. “Ядро тяжіння”. На думку автора, ним часто є туристичні ресурси, що поєднують компоненти природи з історико-культурними цінностями, які являються умовою задоволення рекреаційних і пізнавальних потреб людини. Як специфічні ознаки туристичних ресурсів можна виокремити динамізм, місткість, усталеність, привабливість, надійність.

Загалом весь комплекс туристичних ресурсів розподіляється на три групи: природно-лікувальні; історико-культурні; соціально-економічні умови та ресурси, кожна з яких може бути “ядром тяжіння” [10, с. 248].

2. Закономірність виникнення туристичних потоків залежать від кількості та якості автотранспортних коридорів. При цьому необхідно врахувати виникнення потреби індивідуального туриста у відпочинку, який уособлює одиницю туристичного потоку. Розглянемо таку функціональну залежність:  $T = f(AK)$ , де  $T$  – туристичний потік;  $AK$  – кількісно-якісний показник автотранспортного коридору. Якщо  $AK = 0$ , ідея подорожі у туриста не виникає. Якщо  $AK = 1$ , внутрішній турист може відвідати об'єкт туристичної атракції один або більше разів, проте безкінечний приріст відвідувань одним шляхом неможливий, враховуючи дію мікроекономічного закону спадної граничної корисності. Якщо  $AK > 1$ , турист усвідомлює різноманіття вибору маршрутів, тому виникнення ідеї подорожі в межах регіону стає більш вірогідною.

3. Закономірність просторової взаємодії регіональних туристичних ринків, що, на погляд автора, є комплексною і складається з низки об'єктивних закономірностей другого порядку:

- ринок туристичних послуг пов'язаний з іншими ринками, процесами, обмін характер та інтенсивність яких великою мірою залежать від рівня соціально-економічного розвитку;

- попит на послуги туризму формується під дією об'єктивно-суб'єктивних умов та чинників, тому підвладний коливанням, які обумовлюють сезонний характер туристичної діяльності. Ці коливання проявляються як у часі, так і просторі, впливаючи на характер, ритміку, напрямки руху, величину туристичних потоків;

- туристичний ринок характеризується нестабільністю попиту, його мінливістю у часі та просторі, мобільністю. Зростання рухомості населення підвищує мобільність попиту (як на традиційні, так і нові види, форми та райони туризму) і потребує відповідної мобільності від пропозиції.;

- ринок туристичних послуг багаторівневий і може бути стратифікований за різними ознаками: глобальний рівень – світовий ринок туристичних послуг; макрорівень – регіональний; мезорівень – національний; мікрорівень – місцевий ринок; топорівень – зона дії туристичного підприємства [11, с. 37];

- створення туристичного продукту ґрунтується на наявних ресурсах та вимогах певного кола споживачів і тому територіально обмежене, але цей турпродукт є складовою національного та світового туристичного ринку;

- у міжнародному туристичному процесі переважають потоки з регіонів з високим рівнем економічного розвитку в регіони з середнім рівнем (при інших незмінних компонентах) і з регіонів з середнім рівнем розвитку – в регіони більш низького рівня. Це обумовлене різницею цін та вартістю життя [11, с. 37].

Вищевказані закономірності проявляються у тому, що головними відправляючими туристичними ринками, які генерують туристичні потоки на міжнародному рівні, є: Європа: центральноєвропейські й північноєвропейські ринки – Німеччина, країни Бенілюксу, Великобританія, Франція, країни Скандинавського півострова; Америка – Канада та США; Азія – Японія [1, с. 52].

4. Однією з найважливіших закономірностей формування туристичних потоків є розміщення продуктивних сил з урахуванням територіального поділу праці. Підприємства з виробництва та продажу туристичного продукту й окремих туристичних послуг зосереджуються на обмежених територіях, зокрема, в елементах регіональних систем розселення. Територіальна концентрація не обов'язково стосується всіх можливих форм і видів туристичного виробництва, а тільки тих з них, що користуються попитом за певних конкретних умов і дозволяють ефективно використовувати наявні ресурси. Так виникає територіальна спеціалізація регіону на виробництві туристичного продукту. Розвиток територіального поділу праці стимулює

активізацію зв'язків між різними видовими ринками одного регіону, між регіональними ринками країни та світу.

Отже, головними закономірностями формування туристичних потоків є наявність певних туристсько-атрактивних ресурсів, що сформовані у так зване ядро тяжіння, спеціалізація туристичного регіону, характер розміщення продуктивних сил, особливості формування попиту та пропозиції в межах туристичного регіону.

Ефективне управління туристичними потоками у контексті розвитку автотранспортних коридорів, на думку автора, повинно передбачати вироблення конкретних і доцільних принципів формування туристичних потоків. Автором запропоновано низку таких принципів, а саме:

- політико-економічної доцільності спрямування туристичних потоків. Цей принцип передбачає сплановані заходи держави зі спрямування туристичних потоків, виходячи з потреб чинного законодавства (пріоритет внутрішнього та іноземного туризму перед виїзним). У даному випадку фінансування розбудови нових та покращення вже існуючих автотранспортних магістралей з боку уряду дозволить розширити можливості внутрішнього міжрегіонального переміщення туристів до об'єктів туристичної атракції;

- ефективного спрямування туристичних потоків. На державному рівні повинні визначатися пріоритети розбудови автотранспортних коридорів у напрямки та в межах стагнуючих регіонів країни. Також має враховуватись супроводжуюча підтримка створюваних коридорів розбудовою відповідної туристично-рекреаційної інфраструктури;

- розміщення туристично-рекреаційних ресурсів. Цей принцип заснований на ініціативі розбудови туристичної інфраструктури, існуючих та створення нових об'єктів туристичного показу та рекреації в межах діючих автотранспортних коридорів, оскільки, на думку автора, це приведе до інтенсифікації залучення туристичних потоків;

- рівномірності розподілу туристичних потоків, що повинен забезпечувати відносно пропорційний розподіл туристичних потоків до відповідних туристсько-рекреаційних ресурсів з метою забезпечення сталого розвитку регіонів;

- ефективності переміщення туристичних потоків за категоріями транспортних засобів. Принцип заснований на виборі оптимального за техніко-експлуатаційними параметрами автотранспортного засобу для перевезення туристів, виходячи з ландшафтно-кліматичних особливостей регіону прямування;

- науково обґрунтованого природокористування. Більшість ландшафтів та природних ресурсів, розташованих поблизу великих автотранспортних магістралей, потребують підвищеного санітарного контролю, оскільки підпадають під негативний вплив антропогенного та техногенного навантаження;

- сталості туристичних потоків в умовах сезонності. Цей принцип базується на забезпеченні перерозподілу економічної підтримки уряду тих напрямків обслуговування транспортних коридорів, на які здійснюється

підвищене навантаження в умовах “високого” туристичного сезону з метою запобігання порушенню транспортного руху.

Отже, туристичні потоки – це складне за структурою соціально-економічне явище, що виникає за окреслених у статті закономірностей. Ефективне їх регулювання повинно базуватися на встановленні системи принципів та цілей раціонального планування, а також на використанні можливостей принципів, що природно впливають із закономірностей.

Туристичні потоки є провідним складовим елементом формування туристичної сфери, що у контексті розбудови автотранспортних коридорів має дати поштовх до приросту показників розвитку економіки України.

#### *Література*

1. Монтехано Х. Монтанер. Структура туристического рынка: Учебное пособие / Пер. с испан. – Смоленск: Изд-во СГУ, 1997. – 230 с.
2. Саушкин Ю.Г. Экономическая география: история, теория, методы, практика. – М.: Мысль, 1973. – 559 с.
3. Офіційний сайт Міністерства транспорту України // [mti.gov.ua](http://mti.gov.ua).
4. Шаблій О.І. Транспорт як підсистема виробничої інфраструктури // Вісн. Львівського університету. Сер. геогр. – 1976. – Вип. 10. – С. 75–79.
5. Прейгер Д., Малярчук І. Розвиток іноземного туризму в Україні в контексті розбудови міжнародних транспортних коридорів // Економіка України. – 2001. – № 6. – С. 20–28.
6. Ананьев М.А. Основы международного туризма. Предпосылки возникновения и развития международного туризма: Учеб. пособие. – М., 1978. – Ч. 1. – 67 с.
7. Стеченко Д.М. Розміщення продуктивних сил і регіоналістика: Навч. посіб. – К.: Вікар, 2001. – 377 с.
8. Новікова А.М. Україна в системі міжнародних транспортних коридорів / Рада національної безпеки та оборони України; Національний ін-т проблем міжнародної безпеки. – К., 2003. – 494 с.
9. Экономика и организация туризма. Международный туризм / Е.Л. Драчева, Ю.В. Забаев, Д.К. Исмаев и др.; Под ред. И.А. Рябовой, Ю.В. Забаева, Е.Л. Драчевой. – 2-е изд., стер. – М.: КНОРУС, 2005. – 576 с.
10. Туристично-краєзнавчі дослідження. – К.: Державне підприємство "Національна туристична організація", 2002. – Вип. 4. – 456 с.
11. Туризм у ХХІ столітті: глобальні тенденції і регіональні особливості: Витяг з матеріалів II Міжнародної науково-практичної конференції (10–11 жовтня 2001 р.) / Київський університет туризму, економіки і права (КУТЕП). – К.: Вид-во "КУТЕП", 2002. – 235 с.

УДК 338.33.1

**І.М. ЦАРУК**

**Рада по вивченню продуктивних сил України НАН України**

## **ТЕОРЕТИЧНІ ПІДХОДИ ДО ВИЗНАЧЕННЯ СОЦІАЛЬНОЇ СФЕРИ ЯК СКЛАДОВОЇ ЕКОНОМІКИ ТА ЇЇ ФУНКЦІЙ**

Становлення ринкового механізму господарювання національної економіки, гуманізація суспільного виробництва суттєво впливають на стан населення нашої країни. В Статті 1 Конституції України, прийнятої 28 червня