

DOI: 10.31388/2519-884X-59-65

УДК [330.322:379.85](477)

Кукіна Н.В.

к.е.н., доцент кафедри економіки і бізнесу,
Таврійський державний агротехнологічний університет імені Дмитра Моторного
e-mail: kukinanatala81@gmail.com

Тараненко Г.Г.

к.п.н., доцент кафедри соціально-гуманітарних наук,
Таврійський державний агротехнологічний університет імені Дмитра Моторного
e-mail: taranenkoggg@ukr.net

ІНВЕСТИЦІЙНА ПРИВАБЛИВІСТЬ ТУРИСТИЧНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ: АНАЛІТИЧНИЙ АСПЕКТ

Анотація. У статті зроблено аналіз інвестиційної привабливості туристичної інфраструктури України. За допомогою методики інтегральних індексів показників інфраструктури внутрішнього туризму та інвестиційної привабливості галузі складено матрицю потенціалу регіональної туристичної інфраструктури, розроблено рекомендації по напрямку інвестицій в інфраструктуру регіонів.

Ключові слова: інвестиції, інвестиційна привабливість, інфраструктура туризму, розвиток, тип інвестиційної політики, туристична галузь.

JEL Classification G 11, Z 32

Kukina N.V.

Ph D in Economic Sciences, Associate Professor, Associate Professor of the Department of Economics and Business
DMYTRO MOTORNYI TAVRIA STATE AGROTECHNOLOGICAL UNIVERSITY
e-mail: tasha02.2016@gmail.com

Taranenko H.H.

Ph D in Pedagogical Sciences, Associate Professor, Associate Professor of the Department of Social Sciences and Humanities
DMYTRO MOTORNYI TAVRIA STATE AGROTECHNOLOGICAL UNIVERSITY
e-mail: taranenkoggg@ukr.net

INVESTMENT ATTRACTIVENESS OF TOURIST INFRASTRUCTURE OF UKRAINE: ANALYTICAL ASPECT

Summary. In today's economic conditions, the main directions of the investment strategy for the development of the tourism industry should be intensive capital investments in the improvement of the old and the development of new infrastructure, which guarantees the competitiveness of Ukraine on the domestic and global markets of tourist services. In this regard, in order to attract investments in the development of tourism infrastructure, it is necessary to launch organizational and economic mechanisms that stimulate the investment attractiveness of the industry. The primary condition for the creation of an effectively functioning system of investment processes in the tourism industry is the study of the state and determination of the main trends in the infrastructure of the tourism industry based on the analysis of the characteristics of the factors and directions of the development of investment processes in this industry.

An assessment of the investment attractiveness of the tourist industry of the regions of Ukraine was carried out, depending on the level of development of the regional infrastructure. Form a map of the regional level of development of tourist infrastructure for the period 2015-2020. On the basis of the configuration matrix of the portfolio analysis, the optimal directions of investment in the tourist infrastructure of the regions were developed.

It was determined that 12 out of 24 regions of Ukraine have a low level of tourist infrastructure. This allows us to state the presence of a disproportion in the distribution of investments and state subsidies between regions regarding the development of the tourism industry in the country. A high level of tourism infrastructure development is characteristic only of Kyiv, Lviv, Odesa and Dnipropetrovsk regions.

The established dependence of tourist infrastructure on investment attractiveness showed that the domestic tourism segment of absolutely all regions needs financing from investors and the state. However, it will be effective only under the conditions of elimination of the disparity in the development of territories by implementing the appropriate type of investment policy for a separate region.

Key words: investment, investment attractiveness, tourism infrastructure, development, type of investment policy, tourism industry.

Постановка проблеми. У сучасних економічних умовах основними напрямками інвестиційної складової стратегії розвитку туристичної галузі повинні бути інтенсивні капіталовкладення в удосконалення старої та розбудову нової інфраструктури, що гарантує конкурентоспроможність України на внутрішньому та світовому ринках туристичних послуг. У зв'язку з цим, з метою залучення інвестицій у розвиток інфраструктури туризму, необхідно запустити організаційно-економічні механізми, що стимулюють інвестиційну привабливість галузі. Первинною умовою створення ефективно функціонуючої системи інвестиційних процесів в індустрії туризму є дослідження стану та визначення основних тенденцій в інфраструктурі туристичної галузі на засадах аналізу особливостей факторів та напрямків розвитку інвестиційних процесів даної галузі.

Аналіз останніх досліджень та публікацій. Загальноприйняті аспекти, інструментарії, принципи та інші особливості капіталовкладень в інфраструктуру туризму знаходили своє відображення у працях вітчизняних та зарубіжних вчених. Зокрема, проблематикою стратегічного розвитку туристичної галузі займалися: С. Базін, О. Банерджи, М. Біржакова, В. Демко, В. Збарський, А. Гайдук, А. Грищук, Г. Горіна, М. Делаплас, С. Дем'яненко, О. Дурович, С. Канвол, В. Кияк, І. Колокольчикова, Л. Лахура, А. Мазаракі, М. Малік, Ю. Масюк, С. Параматі, Л. Пускан, Ж. Поплавська, Н. Раскіта, І. Труніна, Н. Трусова, В. Федорченко, Г. Харріс, Л. Шульгіна, П. Ян та інші [1 – 10]. Проте, не дивлячись на велику кількість публікацій, питання інвестиційної привабливості туристичної інфраструктури країни в даній науковій галузі є маловивченим.

Постановка завдання. Метою статті є аналіз інвестиційної привабливості туристичної інфраструктури в регіонах України.

Виклад основного матеріалу.

Світовий досвід демонструє, що розвиток та удосконалення інфраструктури туристичної діяльності забезпечує збільшення показників конкурентоспроможності туристичної сфери на ринку, що активно сприяє задоволенню потреб туристів у використанні якісних туристичних послуг, що у свою чергу зводиться до визначення головних задач галузі «туризм»: формування та подальший розвиток туристичних та рекреаційних комплексів на території країни, просування туристичного продукту країни на міжнародному та регіональних туристичних ринках, а також проведення заходів по підвищенню якості обслуговування туристичної сфери. На загальному рівні країни в туристичній сфері виникають позитивні ефекти від удосконалення інфраструктури туризму. До таких ефектів слід віднести:

1) економічний ефект – характеризується залученням додаткових інвестицій в туристичну галузь за допомогою організації привабливих інвестиційних умов в туристичній сфері, покращенням платіжного балансу держави завдяки удосконаленню структури в'їзного туризму, а також зменшення кількості в'їзного туризму та переорієнтації на внутрішній ринок;

2) соціальний ефект – забезпечує реалізацію сприятливих умов для підвищення якості життя українців за рахунок інфраструктури туризму, сприяє задоволенню потреб українських туристів в якісних подорожах, відпочинку, а також використанні культурних цінностей;

3) іміджевий ефект – характеризується створенням позитивного образу держави як суб'єкта, сприятливого для удосконалення та подальшого розвитку туристичної галузі, формує кращу думку світового суспільства про державу в цілому, а крім того, забезпечує підвищення міжнародних рейтингів України, у тому числі рейтингів, що відображають основні параметри туристичної конкурентоспроможності;

4) бюджетний ефект – підвищення суми податкових надходжень від організації та формування об'єктів туристично-рекреаційної інфраструктури, кількісне зростання надходжень від туристичного збору, а також підвищення муніципальних фінансових надходжень завдяки залученню приватних інвесторів та підприємців у туристичну сферу діяльності.

Сучасне суспільство залежить від щоденного доступу до ефективних та зручних систем туристичної інфраструктури. Усі об'єкти інфраструктури, від готелів, санаторіїв, музеїв та парків до доріг, мостів та залізничних шляхів, підтримують якісний

аспект туристичної галузі і економіку країни в цілому.

Оцінити рівень розвитку туристичної інфраструктури регіонів України пропонуємо за одним з підходів до виміру інтегральних індексів п'ятнадцяти показників внутрішнього туризму, що відображають стан структурних елементів цільових факторів дослідження [11, с. 131]. Використана методика дала можливість згрупувати території за рівнем розвитку в них інфраструктури (рис. 1). Межі інтервалів груп базувалися на засадах середнього значення інтегральних індексів, що відповідає загальним правилам статистики.



Рис. 1. Карта регіонального рівня розвитку туристичної інфраструктури в 2015-2020 роках

Джерело: розраховано та складено авторами за даними [12-18]

Карта регіонального розвитку туристичної інфраструктури України демонструє наявність п'ятих її рівнів. Так високий рівень розвитку інфраструктури туризму безпосередньо належить столиці України, яка лідирує за більшістю складових елементів інтегрального індексу. Досить високі показники кількості

колективних засобів розміщування, індустрії суспільного харчування, послуг транспорту, зв'язку, будівництва, роздрібною торгівлі та відпочинку забезпечили Львівській, Одеській та Дніпропетровській областям рівень розвитку інфраструктури вище середнього.

Середній рівень розвитку туристичної інфраструктури виявлено в Запорізькій, Київській, Харківській, Херсонській та Миколаївській областях. Нижче середнього рівень туристичної інфраструктури мають Волинська, Донецька, Полтавська, Івано-Франківська області, що обумовлено невисокими показниками складових інтегрального індексу.

На жаль дослідження показало, що у половині регіонів України рівень туристичної інфраструктури є нижчим за середній рівень. Це дає можливість зробити висновок, що існує реальна регіональна диспропорція інвестування розвитку галузі «туризм».

Для більшості регіонів України інфраструктурні проблеми є фактом низьких конкурентних переваг дестинацій на ринку туристичних послуг. І головною

причиною цього є відсутність реальних інвестицій. Як і всі економічні явища інфраструктура є відкритою системою, вона знаходиться у постійній взаємодії та взаємозалежності з інвестиціями. Оскільки інфраструктура повинна йти на крок попереду основного реального сектору та життєдіяльності, необхідно збільшувати обсяг інвестицій у розвиток інфраструктури туризму, яка відповідає новому технологічному та інноваційному укладу [19, с. 102].

Актуальним є визначення потенціалу розвитку сфери туризму, що можливо здійснити шляхом співставлення інтегральних індексів інвестиційної привабливості туристичної галузі та розвитку туристичної інфраструктури регіонів. З цією метою доцільно застосувати матрицю конфігурації портфельного аналізу (табл. 1)

Таблиця 1

Матриця потенціалу розвитку регіональної туристичної інфраструктури

		Рівень розвитку туристичної інфраструктури				
		Високий	Вище середнього	Середній	Нижче середнього	Низький
Рівень інвестиційної привабливості туристичної сфери	Високий	м. Київ	Львівська			
	Вище середнього		Дніпропетровська Одеська	Київська Харківська	І-Франківська	
	Середній			Запорізька	Полтавська	Вінницька
	Нижче середнього			Миколаївська Херсонська	Волинська Донецька	Закарпатська Кіровоградська Тернопільська Хмельницька Черкаська
	Низький					Житомирська Луганська Рівненська Сумська Чернівецька Чернігівська

Джерело: складено авторами за даними [12-18]

З отриманих параметрів матриці бачимо, що інвестиції в туристичну інфраструктуру регіонів доцільні, якщо враховувати особливості регіону та

оптимальні напрямки інвестування. Так, по відношенню до регіонів України, на нашу думку, в аспекті ліквідації диспропорції розвитку галузі можна

сформувані такі рекомендації по напрямку інвестицій в туристичну інфраструктуру регіонів:

1. Провідні регіони з точки зору перспектив розвитку галузі «туризм» – м. Київ та Львівська область – консервативний тип інвестиційної політики. Ефективними інвестиції в туристичну інфраструктуру будуть в контексті збереження та удосконалення досягнутого рівня, іншого напрямку капіталовкладення не стануть ключовими чинниками розвитку туристичної галузі.

2. Дуже перспективні Одеська, Дніпропетровська, Київська, Харківська, Івано-Франківська області – інтенсивний тип інвестиційної політики. Необхідно активізувати інвестиції в інтенсифікацію туристичної інфраструктури, переймати нові можливості провідних туристичних країн з метою скорочення відставання інфраструктури. Дуже доцільні інфраструктурні інновації та нововведення.

3. Запорізька, Херсонська, Миколаївська, Полтавська та Вінницька області – екстенсивний тип інвестиційної політики. Інвестиції в розширення (будівництво, модернізацію) туристичної інфраструктури безпосередньо дуже позитивно впливають на розвиток галузі регіону. Активізація будівельної діяльності, особливо в курортних дестинаціях – це ключовий чинник соціально-економічного зростання туристичного сектору.

4. Досягнення високих показників в Волинській, Донецькій, Житомирській, Закарпатській, Кіровоградській, Луганській, Рівненській, Сумській, Тернопільській, Хмельницькій, Черкаській, Чернівецькій та Чернігівській областях можливе за альтернативного типу інвестиційної політики. Інвестиції в інфраструктуру не можуть в короткостроковому періоді впливати на рівень розвитку галузі, проте в довгостроковій перспективі великі інвестиції в інфраструктурні проекти стануть стимулом соціально-економічного зростання туристичної сфери регіонів. Активне стимулювання підвищення

туристичної конкурентоспроможності, формування та інформаційне просування бренду території – це першочерговий інструмент регіонального розвитку галузі в майбутньому.

Отже, розвиток інвестиційної привабливості туристичних регіонів України знаходиться в тісному зв'язку з туристичною інфраструктурою, котра або виступає чинником, що стримує капіталовкладення, а, отже, і розвиток галузі, або визначає позитивну динаміку інвестицій у розвиток туристичної сфери. На жаль, для більшості регіонів країни інфраструктурні проблеми є головною причиною відсутності інвестицій, що зумовлює дуже низькі конкурентні переваги території на внутрішньому та міжнародному ринках туристичних послуг.

Висновки. 1. Визначено, що 12 з 24 регіонів України, мають низький рівень туристичної інфраструктури. Це дозволяє констатувати наявність диспропорції розподілу інвестицій та дотацій держави між регіонами щодо розвитку туристичної галузі в країні. Високий рівень розвитку інфраструктури туризму властивий лише м. Київ, Львівській, Одеській та Дніпропетровській областям.

2. Емпірично встановлена залежність туристичної інфраструктури від інвестиційної привабливості показала, що сегмент внутрішнього туризму абсолютно усіх регіонів потребує фінансування з боку інвесторів та держави. Однак ефективним воно буде лише за умов ліквідації диспропорції розвитку територій шляхом впровадження відповідного типу інвестиційної політики для окремого регіону.

3. Установлено, що для більшості регіонів з метою розвитку туристичної інфраструктури властива інвестиційна політика альтернативного типу, що є негативним фактом розвитку внутрішнього туризму в країні. Сьогодні туристична галузь України задає певні стандарти розвитку територій, які повинні шукати власні конкурентні переваги необхідні для формування унікальності свого регіону. У більше половини регіонів країни відсутній

або слабозвинений туристичний бренд територій, який є індикатором високої туристичної конкурентоспроможності туристичної території. Дані обставини актуалізують в більшій частині туристичної України зростання ролі брендингу як маркетингової технології, процесів

формування та управління брендом території для зміцнення траєкторії успішного розвитку туристичної інфраструктури та підвищення привабливості території для інвесторів, підприємців і безпосередньо туристів.

Список використаних джерел

1. Гайдук А. Формування туристичної ринкової інфраструктури як фактор підвищення ефективності функціонування ринку туристичних послуг. *Регіональна економіка*. 1999. №2. С. 172-178.
2. Banerjee O., Cicowiez M., Cotta J. Economics of tourism investment in data scarce countries. *Ann Tour Res*. Vol. 60. P. 115–138. <https://doi.org/10.1016/j.annals.2016.06.001>.
3. Bazin S, Beckerich C, Delaplace M. High speed railway, service innovations and urban and business tourism development. *Econ Manag Tour Trends Recent Dev*. 2021. P. 115–141. URL: <https://hal.archives-ouvertes.fr/hal-02097094> (дата звернення 01.10.2022).
4. Delaplace M., Bazin S., Pagliara F., Sposaro A. High speed railway system and the tourism market: between accessibility, image and coordination tool. In: 54th European regional science association congress. URL: <https://hal-upem.archives-ouvertes.fr/hal-01098706> (дата звернення 07.10.2022).
5. Kanwal S., Rasheed M. I., Pitafi A. H., Pitafi A., Ren M. Road and transport infrastructure development and community support for tourism: the role of perceived benefits, and community satisfaction. *Tour Manage* 77:104014. URL: <https://doi.org/10.1016/j.tourman.2019.104014> (accessed 12.10.2022).
6. Lahura E., Sabrera R. Infrastructure investment and tourism demand: a synthetic control analysis for the case of Kuelap, Peru. Department of Economics, Pontifical Catholic University of Peru, Working Paper 491. URL: <https://doi.org/10.18800/2079-8474.0491> (accessed 07.10.2022).
7. Lahura E., Puscan L., and Sabrera R. The effect of the investment in infrastructure on the tourist demand: evidence of the archaeological complex of Kuelap. Central Reserve Bank of Peru, Working Paper 15. URL: <https://www.bcrp.gob.pe/docs/Publicaciones/Documentos-de-Trabajo/2019/documento-de-trabajo-015-2019.pdf> (accessed 18.10.2022).
8. Paramati S. R., Alam S., Lau C. K. M. The effect of tourism investment on tourism development and CO2 emissions: empirical evidence from the EU nations. *J Sustain Tour*. 2018. Vol. 26(9). P. 1587–1607. <https://doi.org/10.1080/09669582.2018.1489398>.
9. Puscan L., Sabrera R. The effect of the investment in infrastructure on the tourist demand: evidence of the archaeological complex of Kuelap [Dissertation, Scientific University of the South]. Campus Repository. URL: <https://hdl.handle.net/20.500.12805/1038> (accessed 16.10.2022).
10. Yin P., Pagliara F., Wilson A. How does high-speed rail affect tourism? A case study of the capital region of China. *Sustainability*. 2019. Vol. 11(2). P. 472. <https://doi.org/10.3390/su11020472>.
11. Nguyen Q. H. (2021) Impact of investment in tourism infrastructure development on attracting international visitors: a nonlinear panel ARDL approach using Vietnam's data. *Economies*. Vol. 9(3). P. 131. <https://doi.org/10.3390/economies9030131>.
12. Індекс інвестиційної привабливості України. / Настрої інвесторів у 1-му півріччі 2020 року . URL: <https://www.ukrinform.ua/rubric-economy/3056435-investori-pogirsili-ocinku-biznesklimatu-ukraini.html> (дата звернення 23.10.2022).
13. Інформація про українські залізниці / Міністерство інфраструктури України. URL : <https://mtu.gov.ua/content/informaciya-pro-ukrainski-zaliznici.html> (дата звернення 10.10.2022).
14. Національні рахунки. Річні національні рахунки. Державна служба статистики України . URL : <http://www.ukrstat.gov.ua> (дата звернення 18.10.2021)
15. Регіональна статистика. Капітальні інвестиції. Державна служба статистики України . URL : <http://www.ukrstat.gov.ua> (дата звернення 18.10.2021)
16. Світовий атлас даних/ Світ/ Туризм. URL : <https://knoema.ua/atlas/Україна/Туризм> (дата звернення 19.10.2022).
17. Середня заробітна плата за видами економічної діяльності за місяць. Оплата праці та соціально-трудова відносина. Статистична інформація Державна служба статистики України . URL : <http://www.ukrstat.gov.ua> (дата звернення 18.10.2021)
18. Технічний стан автомобільних доріг загального використання / Міністерство інфраструктури України . URL : <https://mtu.gov.ua/content/> (дата звернення 14.10.2022).
19. Колокольчикова І. В., Кукіна Н. В., Акуленко О. О. Інвестиційна привабливість сучасної системи інфраструктури туристичної галузі. *Економіка і управління*. 2021. № 4(92). С. 96-103.

References

1. Haiduk A. Formuvannia turystychnoi rynkovoї infrastruktury yak faktor pidvyshchennia efektyvnosti funktsionuvannia rynku turystychnykh posluh. *Rehionalna ekonomika*, 1999, №2. S. 172-178.

2. Banerjee O, Cicowiez M, Cotta J (2016) Economics of tourism investment in data scarce countries. *Ann Tour Res* 60:115–138. <https://doi.org/10.1016/j.annals.2016.06.001>
3. Bazin S, Beckerich C, Delaplace M (2011) High speed railway, service innovations and urban and business tourism development. *Econ Manag Tour Trends Recent Dev*: 115–141. <https://hal.archives-ouvertes.fr/hal-02097094>
4. Delaplace M, Bazin S, Pagliara F, Sposaro A, (2014) High speed railway system and the tourism market: between accessibility, image and coordination tool. In: 54th European regional science association congress. <https://hal-upec-upem.archives-ouvertes.fr/hal-01098706>
5. Kanwal S, Rasheed MI, Pitafi AH, Pitafi A, Ren M (2020) Road and transport infrastructure development and community support for tourism: the role of perceived benefits, and community satisfaction. *Tour Manage* 77:104014. <https://doi.org/10.1016/j.tourman.2019.104014>
6. Lahura E, Sabrera R, (2019) Infrastructure investment and tourism demand: a synthetic control analysis for the case of Kuelap, Peru. Department of Economics, Pontifical Catholic University of Peru, Working Paper 491. <https://doi.org/10.18800/2079-8474.0491>
7. Lahura E, Puscan L, and Sabrera R (2019) The effect of the investment in infrastructure on the tourist demand: evidence of the archaeological complex of Kuelap. Central Reserve Bank of Peru, Working Paper 15. <https://www.bcrp.gob.pe/docs/Publicaciones/Documentos-de-Trabajo/2019/documento-de-trabajo-015-2019.pdf>
8. Paramati SR, Alam S, Lau CKM (2018) The effect of tourism investment on tourism development and CO2 emissions: empirical evidence from the EU nations. *J Sustain Tour* 26(9):1587–1607. <https://doi.org/10.1080/09669582.2018.1489398>
9. Puscan L, Sabrera R (2019) The effect of the investment in infrastructure on the tourist demand: evidence of the archaeological complex of Kuelap [Dissertation, Scientific University of the South]. Campus Repository. <https://hdl.handle.net/20.500.12805/1038>
10. Yin P, Pagliara F, Wilson A (2019) How does high-speed rail affect tourism? A case study of the capital region of China. *Sustainability* 11(2):472. <https://doi.org/10.3390/su11020472>
11. Nguyen QH (2021) Impact of investment in tourism infrastructure development on attracting international visitors: a nonlinear panel ARDL approach using Vietnam's data. *Economies* 9(3):131. <https://doi.org/10.3390/economies9030131>
12. Indeks investytsiinoi pryvablyvosti Ukrainy. / Nastroi investoriv u 1-mu pivrichchi 2020 roku . URL: <https://www.ukrinform.ua/rubric-economy/3056435-investori-pogirsili-ocinku-biznesklimatu-ukraini.html>
13. Informatsiia pro ukrainski zaliznytsi / Ministerstvo infrastruktury Ukrainy . URL : <https://mtu.gov.ua/content/informaciya-pro-ukrainski-zalznici.html>;
14. Natsionalni rakhunky. Richni natsionalni rakhunky. Derzhavna sluzhba statystyky Ukrainy . URL : <http://www.ukrstat.gov.ua> /// (data zvernennia 18.10.2021)
15. Rehionalna statystyka. Kapitalni investytsii. Derzhavna sluzhba statystyky Ukrainy . URL : <http://www.ukrstat.gov.ua> /// (data zvernennia 18.10.2021)
16. Svitovi atlas danykh/ Svit/ Turyzm. URL : <https://knoema.ua/atlas/Ukraina/Turyzm>
17. Serednia zarobitna plata za vydamy ekonomichnoi diialnosti za misiats. Oplata pratsi ta sotsialno-trudovi vidnosyny. Statystychna informatsiia Derzhavna sluzhba statystyky Ukrainy . URL : <http://www.ukrstat.gov.ua> (data zvernennia 18.10.2021)
18. Tekhnichniy stan avtomobilnykh dorih zahalnoho vykorystannia / Ministerstvo infrastruktury Ukrainy . URL : <https://mtu.gov.ua/content/tehnichnyy-stan-avtomobilnih-dorig-avtomobilnih-dorig-zagalnogovikoristannya.html>
19. Kolokolchukova I.V., Kukina N.V., Akulenko O.O. Investytsiina pryvablyvist suchasnoi systemy infrastruktury turystychnoi haluzi. *Naukovyi zhurnal «Ekonomika i upravlinnia»*, 2021, №4(92). S. 96-103.