

УДК 636.15:911.3

Гладкий О.В.

ОСНОВНІ МЕТОДИ ОЦІНКИ РОЗМІЩЕННЯ ТА РІВНЯ РОЗВИТКУ КОМУНІКАЦІЙ ТУРИСТИЧНИХ ДЕСТИНАЦІЙ

Визначення особливостей розміщення туристичних дестинацій та розвитку їх комунікацій є важливою складовою забезпечення їх ефективного маркетингу та регіонального менеджменту. Для побудови якісних логістичних ланцюжків в маркетинговому середовищі туристичних дестинацій важливе значення відіграють не лише просторові властивості транспортної мережі, але й інтенсивність комунікацій кожного туристичного вузла, кожного окремого елемента туристичної мережі, їх роль і значення у формуванні додаткового економічного ефекту туристичного регіону/дестинації в цілому. Для цього ефективно застосовувати індекс комунікативності території. Він розраховується за формулою:

$$I_k = \sum_{i=1}^n 0,05x + 0,1x_1 + 0,2x_2 + 0,3x_3 + 0,1y + 0,2y_1 + 0,3y_2 + 0,5y_3 + \\ + \sum_{j=1}^m 0,6z_1 + 1,0z_2 + 0,5k_1 + 1,0k_2 + 0,1t + 0,2t_1 + 0,3t_2, \quad (1)$$

де I_k – індекс комунікативності певного населеного пункту туристичної мережі; i – лінійні транспортні об'єкти (залізничні дороги, автомобільні магістралі), що замикаються/починаються в даному населеному пункті або проходять через нього; n – загальна кількість лінійних транспортних об'єктів певного населеного пункту, j – точкові транспортні об'єкти, що знаходяться в межах певного населеного пункту (залізничні та річкові вокзали, автовокзали, морські порти, аеропорти); m – загальна кількість точкових транспортних об'єктів певного населеного пункту; x – вузькоколіїні залізниці, x_1 – одноколіїні залізниці, x_2 – двоколіїні залізниці, x_3 – триколіїні залізниці, y – місцеві автошляхи, y_1 – регіональні автошляхи, y_2 – державні автошляхи, y_3 – міжнародні

магістральні автошляхи, z_1 – річкові порти, z_2 – морські порти, k_1 – внутрідержавні аеропорти, k_2 – міжнародні аеропорти, t – лінійні залізничні станції, t_1 – вантажні, передаточні та вузлові залізничні станції, t_2 – пасажирські, сортувальні, дільничні залізничні станції.

До кожного показника x, y, z, k, t введено поправочні коефіцієнти, які враховують значимість транспортної системи, характер та інтенсивність зв'язків, пропускну здатність шляхів сполучення і дають змогу звести розрізнені результати дослідження до єдиного показника. Основою для їх визначення стали попередні дослідження ряду авторів [1;2;4;5] та власні розрахунки. Інтерпретація показника комунікативності полягає в тому, що із його зростанням підвищується рівень зв'язаності окремих поселень туристичної мережі між собою та із центром системи, отже зростає динамізм та інтенсивність перебігу соціальних та економічних процесів, активізується ринково-підприємницька та комерційно-бізнесова діяльність (в тому числі міжнародна), підвищується рівень адаптації до впливу інновацій, збільшується економічна ефективність виробництва.

Для характеристики скупченості туристичних поселень і визначення особливостей просторового розподілу елементів функціонально-територіальної структури туристичних дестинацій доцільно застосовувати метод найближчого сусідства [1;3]. Він дає найзагальніше уявлення про конфігурацію системи розселення і територіальної структури туристичних дестинацій та характеризує рівень скупченості об'єктів на основі досліджень найкоротших відстаней між ними. При цьому розподіл характеризується формулою:

$$R_n = \frac{\bar{D}}{0,5(1 - \sqrt{\frac{A}{N}})}, \quad (2)$$

де R_n – статистика розподілу, D – середня відстань між найближчими сусідами, A – площа території дослідження, N – кількість центрів досліджуваної системи. При скупченому розміщенні статистика розподілу наближається до 0, при рівномірному – до 2,15, при випадковому – до 1,0.

Новим в дослідженні туристичних дестинацій є метод визначення

поля впливу населених пунктів, або метод Вороного. Він входить до стандартного набору програм з побудови статистичних поверхонь та розрахунків статистичних показників Statistica 8.0 (© StatSoft, Inc., 1984-2021). В основі методу Вороного лежить розподіл простору між індивідуальними пунктами туристичної мережі (якими можуть виступати окремі поселення певної території), що представлені координатами XU у двовимірній системі. Суть цього розподілу зводиться до того, що кожен пункт системи туристичної мережі оточено межами, які включають в себе тільки ту навколишню область, яка максимально наближена до відповідної точки системи та віддалена від інших точок. В результаті, система туристичних дестинацій, внаслідок високої скупченості об'єктів, отримує дуже подрібнені ареали Вороного, отже її простір визначається високим рівнем дискретності впливу населених пунктів. Цей розподіл сприяє визначенню територіальних меж туристичних дестинацій, а також встановленню рівня контактності окремих туристичних поселень на основі аналізу спільних ліній зон впливу. Метод Вороного ефективно використовується в зарубіжній практиці при моделюванні різноманітних природних та суспільних явищ (Coombs, 1964; Ripley, 1981).

Для розмежування зон впливу на периферійну територію ключових ядер туристичних дестинацій застосовується метод багатокутників Тіссена [1;4]. Він передбачає з'єднання прямими лініями ядер туристичних дестинацій із усіма суміжними ядрами дестинацій на певній території та делімітацію меж поширення впливу кожного з них за допомогою перпендикулярів, що проводяться через зазначену лінію відповідно до сили впливу кожного ядра. Сила впливу виражається у зміщенні перпендикуляру в сторону більш „слабкого» ядра та визначається за формулою:

$$b_1 = \frac{d_{12}}{1 + \frac{P_2}{P_1}}, \quad (3)$$

де b_1 – відстань до границі (точки, через яку проводиться перпендикуляр) від ядра туристичної дестинації; d_{12} – відстань між ядром туристичної дестинації

та ядрами інших суміжних елементів системи туристичної мережі; P_1 та P_2 – показники, що відображають силу впливу кожного ядра туристичної дестинації відповідно (наприклад, кількість туристичних прибуттів, доходи від туристичної діяльності, затрати на розвиток туристичної дестинації тощо).

Застосування наведених методів оцінки розміщення та рівня розвитку комунікацій туристичних дестинацій має глибоке пізнавальне значення. Вони сприятимуть підвищенню ефективності менеджерських рішень та маркетингових стратегій розвитку туристичних дестинацій України.

Література:

1. Мезенцев К. В. Регіональне прогнозування соціально-економічного розвитку. К.: ВПЦ «Київський університет», 2004. 82 с.
2. Clark G. L. The Oxford Handbook of Economic Geography. / Clark G.L., Feldman M. P., Gertler M. S. – New York, Oxford University Press, 2003. 742 p.
3. Fujita M. Economics of Agglomeration: cities, industrial location and regional growth. / M. Fujita, J.-F. Thisse. – Cambridge: Cambridge University Press, 2004. 466 p.
4. Lösch A. The economics of location. / A. Lösch. - New Haven, CN: Yale University Press, 1954. 156 p.
5. Moreno R. Innovation clusters in the European region / R. Moreno, R. Paci, S. Usai // *European Planning Studies*. October 2006. Vol. 4. No. 9. P. 1235-1263.