

**ВИЩИЙ НАВЧАЛЬНИЙ ЗАКЛАД УКООПСПІЛКИ
«ПОЛТАВСЬКИЙ УНІВЕРСИТЕТ ЕКОНОМІКИ І ТОРГІВЛІ»**

Навчально-науковий інститут заочно-дистанційного навчання

Форма навчання заочна

(денна, заочна, заочно-дистанційна)

Кафедра туристичного та готельного бізнесу

Допускається до захисту
Завідувач кафедри

Г. П. Скляр

(підпис, ініціали та прізвище)

« ____ » _____ 2023 р.

КВАЛІФІКАЦІЙНА РОБОТА

***на тему: «Інфраструктурне забезпечення розвитку туризму
в Київській області»***

***зі спеціальності 242 «Туризм»
освітня програма «Туризм» ступеня бакалавра***

Виконавець роботи Назаренко Альона Віталіївна

(прізвище, ім'я, по батькові)

(підпис, дата)

Науковий керівник к.е.н., Тараненко Олександр Олексійович

(науковий ступінь, вчене звання, прізвище, ім'я, по батькові)

(підпис, дата)

Полтава – 2023

ЗМІСТ

Стор.

ВСТУП	3
РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИЧНІ ОСНОВИ ІНФРАСТРУКТУРНОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ РОЗВИТКУ ТУРИЗМУ	6
1.1 Сутність, характеристика та ознаки інфраструктури туризму.....	6
1.2 Склад та основні структурні елементи інфраструктури туристичної галузі.....	16
1.3 Чинники стратегічного управління розвитком туристичної інфраструктури	26
РОЗДІЛ 2. . СУЧАСНИЙ СТАН ТА ПЕРСПЕКТИВИ ПІСЛЯВОЄННОГО РОЗВИТКУ ТУРИСТИЧНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ В РЕГІОНАХ УКРАЇНИ	38
2.1 Оцінка стану туристичної інфраструктури України	38
2.2 Аналіз стану та розвитку інфраструктурного забезпечення розвитку туризму Київської області	52
2.3 Напрями розвитку туристичної інфраструктури Київської області	70
ВИСНОВКИ ТА ПРОПОЗИЦІЇ.....	82
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ.....	84
ДОДАТКИ.....	92

ВСТУП

В умовах розвитку сучасного суспільства стає більш актуальною проблема формування ефективної та конкурентоспроможною інфраструктури туризму. На даний момент, туристська діяльність є важливою складовою економіки багатьох країн. Невід'ємною частиною туризму є туристична інфраструктура, адже вона сприяє розвитку туристських ресурсів та туристських дестинацій. Особливість туристичної інфраструктури полягає в забезпеченні туристів і місцевого населення відповідними потребами. Проте ринок туризму дуже вразливий до криз різного походження, таких як стихійні лиха, епідемії, соціально-економічні та політичні кризи, воєнні конфлікти, що призводять до дестабілізації ситуації всередині країни. Цей факт підтверджує ситуація в туристичній галузі України, яка з початком повномасштабної війни пережила справжній крах.

В останні роки в Україні зростає увага вчених і фахівців туристичної галузі до проблем розвитку туризму, підприємств галузі, формування національної туристичної індустрії, управління в сфері, економічної ефективності туристичної галузі, використання рекреаційних систем тощо. Питання історії виникнення туристичної сфери та подальшої її трансформації досліджуються в працях

Питання дослідження розвитку туристичної інфраструктури висвітлювали у своїх працях такі науковці, як Бошота Н. В., Бутко М. П., Гайдук А. Б., Збарський В. К., Кошова Б. Р., Лендел О. Д., Повх Г. П., Сакун А. Ж., Сівакова О. А., Сорока І. В., Трегубов О. С., Юхновська Ю. О. та інші. Однак багато питань залишаються відкритими, дискусійними та потребують постійної уваги, зокрема дослідження напрямів розвитку та післявоєнного відновлення інфраструктури туризму, що і обумовило актуальність теми кваліфікаційної роботи.

Мета дослідження полягає в обґрунтуванні заходів, щодо перспектив післявоєнного розвитку туристичної інфраструктури в Київській області.

Досягнення та реалізація поставленої у роботі мети потребує вирішення таких завдань:

- охарактеризувати сутність, характеристика та ознаки інфраструктури туризму;
- вивчити склад та основні структурні елементи інфраструктури туристичної галузі;
- дослідити чинники стратегічного управління розвитком туристичної інфраструктури;
- оцінити стан туристичної інфраструктури України;
- здійснити аналіз стану та розвитку інфраструктурного забезпечення розвитку туризму Київської області;
- визначити напрями розвитку туристичної інфраструктури Київської області.

Об'єктом дослідження кваліфікаційної роботи є процеси розвитку інфраструктури туризму в регіоні.

Предметом дослідження є теоретико-методологічні та практичні аспекти дослідження розвитку інфраструктури туризму України, зокрема в Київській області.

У роботі використано такі наукові методи дослідження: морфологічного аналізу, системного аналізу, критичного аналізу, табличний, порівняння та узагальнення.

Інформаційну базу кваліфікаційної роботи склали Закони України, Кодекси України, Постанови Уряду, Кабінету міністрів України й інші правові акти, інформація Державної служби статистики України, наукові статті, монографії, а також матеріали мережі Інтернет.

Результати дослідження доповідались на кафедральному круглому столі студентів та аспірантів «Туризм і молодь – 2023» (м. Полтава, 15 березня 2023 р.), який проводився у Вищому навчальному закладі

Укоопспілки «Полтавський університет економіки і торгівлі».

Галуззю застосування результатів дослідження є практична діяльність підприємств туристичної сфери України. Запропоновані у роботі рекомендації створюють основу для розвитку інфраструктури туризму в регіонах України.

РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИЧНІ ОСНОВИ ІНФРАСТРУКТУРНОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ РОЗВИТКУ ТУРИЗМУ

1.1 Сутність, характеристика та ознаки інфраструктури туризму

Термін «інфраструктура» пройшов тривалий шлях розвитку. На початку XX ст. під інфраструктурою розуміли комплекс споруд, які забезпечували дії збройних сил, а саме: склади, військові бази, полігони та ін. Пізніше, у 40-х роках поняття «інфраструктура» почали використовувати для групи галузей, котрі забезпечували функціонування промислового та сільськогосподарського виробництва. З 50-х років цей термін широко застосовують в економічній літературі. Під інфраструктурою стали розуміти сукупність галузей і видів діяльності, які обслуговують і виробничу, і невиробничу сфери економіки. У подальшому розвитку поняття «інфраструктура» все більше уваги вчені приділяють його поділу за сферами діяльності людини.

Інфраструктура відіграє дуже велику роль у господарстві і в забезпеченні певних умов життєдіяльності населення будь-якого регіону. Вона не визначає спеціалізацію територій, хоча досить суттєво впливає на формування господарського виробництва. На відміну від матеріального виробництва, інфраструктура має досить чітко зумовлений територіальний характер, забезпечує функціонування промислових підприємств, що визначають спеціалізацію галузі [26].

Особливими характеристиками інфраструктури є її інтегрованість, адже властивість зберігати у довготривалому періоді експлуатаційні властивості та створювати на існуючій базі нові елементи, допоміжні або суміжні їй, призводять до необхідності під час побудови акцентувати особливу увагу на універсальності призначення. Прикладами є створення автозаправних комплексів, готелів, закладів харчування вздовж автотрас.

Суттєвим недоліком у цьому випадку є інколи неможливість здійснення прогресивних просторових перетворень, оскільки докорінна реконструкція інфраструктури призводить до колосальних витрат, адже будівництво нової автомагістралі потребує значних витрат. Часто такі заходи не схвалює місцеве населення через відчуження земельних паїв, збільшення загазованості та шуму у прилеглих районах.

Хоча інфраструктуру необхідно розглядати як сталу величину, не слід забувати про безперервні її зміни, покращення, розширення, збільшення, її структурну перебудову із новими складовими, адаптацію існуючих об'єктів під нові функціональні можливості з метою пристосування до змінних умов ринкових відносин. Адже відомо, що первинна інфраструктура зумовлена зростанням виробництва, змінилася внаслідок ери інформатизації, котра витіснила старі інфраструктурні елементи, замінивши їх новими. Незважаючи на зміну умов господарювання у світовому співтоваристві, а саме перенесення значних виробничих потужностей у країни, що розвиваються, ріст світової економіки та глобалізацію політичних, фінансово-економічних, виробничо-господарських та соціальних процесів, все таки залишається не вирішеним питання щодо нерівномірності розвитку інфраструктури, адже її елементи, безперечно, тяжіють до центрів, котрі в минулому були промисловими гігантами [32-33].

Туристична інфраструктура – це сукупність спеціалізованих підприємств туристичного обслуговування та інших підприємств та об'єктів, комунікацій та місцевих установ, які тісно пов'язані зі сферою туризму та виконують обслуговуючу роль.

Туристична інфраструктура – це сукупність підприємств й інституцій, які є територіальним, матеріальним і організаційним підґрунтям розвитку туризму. Зазначимо, що також інфраструктуру туризму можна розглядати як комплекс видів діяльності щодо створення умов для реалізації туристських послуг. Слушним є і розуміння туристичної інфраструктури як сукупності різноманітних об'єктів, що використовуються для задоволення потреб

туристів. Поняття туристичної інфраструктури часто ототожнюють з термінами «інфраструктура туристичного бізнесу», «інфраструктура туристичного ринку» та «туристична індустрія». Під інфраструктурою туристичного бізнесу розуміють сукупність організаційних структур і нормативно оформлених процедур, що забезпечують функціонування та взаємодію суб'єктів туристичної діяльності і регулюють рух матеріальних, фінансових, інформаційних потоків між ними та зовнішнім (соціальним і природним) середовищем. Інфраструктура туристичного ринку охоплює ту частину закладів забезпечення туристичної діяльності, що опосередкована економічними ринковими відносинами (надання комерційних послуг, виготовлення та реалізація товарів тощо). Близьким за змістом є понятійна конструкція «туристична індустрія», яку слід тлумачити як сукупність суб'єктів туристичної діяльності, підприємств харчування, транспорту, торгівлі, закладів культури, освіти, спорту тощо, які забезпечують надання послуг, виробництво та реалізацію товарів для задоволення потреб туристів.

Структуру туристичної ринкової інфраструктури можна представити у вигляді трьох складових:

- 1) інституційної;
- 2) інформаційної;
- 3) регламентуючої;

Інституційну складову становлять загальні інституції (транспорт, готелі, банки, страхові компанії, митниця, інвестиційні фонди тощо) і спеціалізовані інституції (туристичні фірми, рекламні підприємства, спеціалізовані страхові компанії, служби маркетингу тощо).

Інформаційна складова містить такі елементи як:

- розповсюдження інформації (Інтернет, засоби масової інформації);
- інформаційний та рекламний бізнес;
- інформаційно-туристичний ресурс (необхідність створення образу романтичної подорожі, який би приваблював туристів, стимулював туристичну активність і ефективне використання туристичного потенціалу

регіону).

Регламентуюча складова туристичної інфраструктури містить в собі нормативно-правові акти, що регулюють відносини в цій сфері життєдіяльності суспільства. Правова регламентація розвитку туристичної інфраструктури здійснюється:

- а) на державному рівні – Верховною Радою, Кабінетом Міністрів, Міністерством розвитку економіки, торгівлі та сільського господарства;
- б) на регіональному рівні – місцевими органами влади та самоврядування.

Отже, у широкому розумінні туристична інфраструктура – це сукупність підприємств, установ і закладів, діяльність яких спрямована на задоволення потреб людей, котрі беруть участь в оздоровленні або відпочинку, а також шляхів сполучення і транспорту та об'єктів розміщення туристів, що забезпечують умови стабільного функціонування. У свою чергу інфраструктура певною мірою формує туристичні регіони, сприяє туристичній спеціалізації та профілю господарювання, адже завдяки наявності інфраструктурних зв'язків між окремими об'єктами визначають якість обслуговування на тій чи іншій території. Туристична інфраструктура обумовлена туристським споживанням, яке у вартісному вимірі складається із сукупності туристських витрат. А основними туристськими витратами є:

- комплексні тури (пакет послуг);
- послуги розміщення (короткотермінового проживання);
- харчування та напої;
- послуги пасажирського транспорту, екскурсійне обслуговування;
- послуги перекладача;
- організаційні послуги туроператора, турагента;
- рекреаційні, культурні, розважальні, спортивні заходи;
- придбання сувенірної продукції, фототоварів, відвідання магазинів;
- страхування;

– інші (у т. ч. фінансові послуги, оренда транспортних засобів тощо).

В трактуванні сутності інфраструктури ринку туристичних послуг переважають три основні підходи:

- 1) теоретико-економічний, як особлива сфера прикладання праці;
- 2) структурний, як сукупність матеріальних об'єктів;
- 3) функціональний, як сукупність певних функцій та/або видів економічної діяльності.

При першому підході інфраструктура визначається як сукупність галузей, що забезпечують загальні умови суспільного відтворення. За другого підходу під інфраструктурою ринку туристичних послуг розуміють «сукупність матеріальних об'єктів, які є носіями різних матеріальних і нематеріальних властивостей, які забезпечують максимально можливу кількісну та якісну реалізацію цілей туристів при певних просторово-часових параметрах (в конкретному місці та в конкретний час)». Третій підхід передбачає розгляд інфраструктури як особливої сукупності елементів (інститутів, підприємств, установ, організацій, систем), що виконують організаційні, виробничі, соціальні й інші функції щодо регулювання, забезпечення нормального та безперебійного функціонування ринку туристичних послуг і взаємодії його суб'єктів з приводу купівлі-продажу та споживання туристичного продукту.

У складі інфраструктури ринку туристичних послуг можна виокремлювати й окремі об'єкти, що вказують на участь суб'єктів, відповідальних за їх створення чи обслуговування. Комерційні структури, як готелі чи ресторани, створюють та експлуатують об'єкти соціальної інфраструктури для обслуговування своїх клієнтів (туристів). Державні органи (органи місцевого самоврядування та державні структури) розвивають соціальну інфраструктуру не лише для обслуговування туристів, а насамперед для створення умов для розвитку суспільства (включаючи туристів) та економіки (в т. ч. суб'єктів господарської діяльності у сфері туризму). Такими об'єктами виробничої інфраструктури є будівлі, споруди та

інженерні об'єкти, передавальні пристрої й мережі, інфраструктури сфери послуг – житлові будинки, готелі, об'єкти соціального призначення, об'єкти культурно-побутового призначення.

Різні підходи до трактування сутності інфраструктури ринку туристичних послуг зумовили застосування різних методів її оцінки розвитку туристичної інфраструктури:

- перший підхід – розвиток інфраструктури регіонального ринку туристичних послуг оцінюється через сукупність її елементів, а саме кількісних показників об'єктів інфраструктури та відносних показників (відносно площі регіону чи кількості населення). Методи оцінки, що належать до даного підходу, базуються на системі статистичних показників і дають можливість провести комплексне економіко-географічне дослідження розвитку інфраструктури в територіальному розрізі, а також виявити прогалини в інфраструктурному забезпеченні;

- другий підхід базується на застосуванні індексів, що відображують стан інфраструктури у відношенні до базового регіону (території чи країни) чи до певного нормативного значення. Методи, що належать до даного підходу добре відображують пропорції в інфраструктурному розвитку регіону, але не відображають рівня значущості розвитку окремих її елементів;

- третій підхід базується на побудові комплексних моделей об'єктів інфраструктури, що забезпечують надання певного обсягу послуг тобто відображають здатність регіону прийняти відповідну кількість туристів за певний проміжок часу. Такі моделі містять структурну, функціональну та просторово-територіальну компоненту. Однак вони також не позбавлені ряду недоліків, оскільки не цілком чітко визначають значущість окремого об'єкту всередині кожної групи інфраструктурних елементів [35].

Туризм безпосередньо або опосередковано, через туристське споживання, здійснює стимулюючий вплив на розвиток таких видів економічної діяльності, як транспорт, готелі та ресторани, роздрібна торгівля,

харчова промисловість, будівництво, зв'язок, страхування, фінансове посередництво, діяльність у сфері відпочинку і розваг, культури та спорту тощо; стимулює пожвавлення місцевої економіки та створення додаткових постійних та сезонних робочих місць. Туристське споживання активно підтримує існування та розвиток народних ремесел, національної культурної спадщини. Туристична інфраструктура охоплює:

1) туристичні ресурси – сукупність природних, історичних, культурних, соціально-економічних та інших ресурсів відповідної території, які задовольняють різні потреби туриста.

До оздоровчих ресурсів відносять пансіонати, санаторно-оздоровчі заклади відпочинку, оздоровчі комплекси, санаторії, бази відпочинку. Розглянемо основне значення дефініцій перерахованих типів установ:

Санаторій – основний лікувально-профілактичний заклад для проведення санаторно-курортного лікування. Розрізняють санаторії для дорослих, дітей і підлітків, а також для батьків з дітьми. Медичний профіль (спеціалізація) курортних санаторіїв залежить від лікарських засобів курорту встановлених для нього медичних показань; зовні курортні (місцеві) санаторії направляють хворих для доліковування після виписки з лікарень і в тих випадках, коли поїздка на віддалені курорти може шкідливо відбитися на стані здоров'я (наприклад, при різкій зміні клімату). Санаторії можуть бути однопрофільними (для лікування однорідних захворювань) і багатoproфільними (з двома і більше спеціалізованими відділеннями) [55].

База відпочинку (туристична база) – спеціально-відведена територія в зоні відпочинку з комплексом будівель і споруд, пристосованих для тимчасового відпочинку. До ресурсів пізнавального туризму відносяться туристські поїздки, подорожі, походи з метою відвідування будь-яких регіонів, місцевостей, центрів туризму для ознайомлення з пам'ятками природи, історії та культури, побутом і традиціями місцевого населення, народними ремеслами та промислами, досягненнями в галузі науки, культури, промислового виробництва, будівництва тощо.

За належністю до певних компонентів природного середовища туристські ресурси поділяють на кліматичні, водні та лісові. Під кліматичними рекреаційними ресурсами розуміється сукупність погод, придатних для різних видів відпочинку. Водні ресурси призначені для пляжно-купального відпочинку та спортивного туризму (рафтинг, серфінг, сплав на байдарках, човнах, каяках тощо). Пляжно-купальний відпочинок організується на берегах морів, озер, річок і штучних водойм (ставків, водосховищ, кар'єрів). До лісових рекреаційних ресурсів відносяться всі ліси, придатні для відпочинку. Лісові рекреаційні ресурси характеризуються показниками: лісистість – відсоток лісової площі від загальної площі території. Характеристиками лісового рослинного середовища є переважаючі породи дерев, їх вік, наявність і густота підросту (молодих дерев), підліску (чагарників), видовий склад трав'янистого ярусу, мохів та лишайників. Бальнеологічні і грязелікувальні ресурси – джерела мінеральних вод і поклади лікувальних грязей різного складу і походження – мулової, торф'яної, сапропелевої, вулканічної. До ландшафтних рекреаційних ресурсів відносять природні та штучні ландшафти, що представляють пізнавальний або спортивний інтерес, які мають досить хороші гігієнічні якості. Для спортивного і пізнавального туризму найбільш цікаві гірські райони як наймальовничіші і представляють труднощі для проходження. Привабливими для туристів є ліси, причому, чим вони більш дикі і незаселені, тим краще.

До соціально-економічних туристських ресурсів належать історико-культурні об'єкти (пам'ятники і пам'ятні місця, музеї) та явища (етнографічні, політичні, виробничі), крім цього для розвитку галузі необхідні фінансові, матеріальні та трудові ресурси [Бошота];

2) суб'єктів туристичної діяльності – суб'єкти господарювання, що зареєстровані у встановленому чинним законодавством тієї чи іншої країни порядку, і мають ліцензію або дозвіл на здійснення діяльності, пов'язаної із наданням туристичних послуг та внесені до Державного реєстру суб'єктів

туристичної діяльності; такий суб'єкт туристичної діяльності як туроператор безпосередньо та регулярно здійснюють діяльність щодо створення турпродукту, реалізації та надання туристичних послуг, а також посередницьку діяльність із надання характерних і супутніх послуг;

3) туристичну індустрію – сукупність суб'єктів туристичної діяльності, організаційні структури підприємств харчування, транспорту, торгівлі, закладів культури, освіти, спорту тощо, які забезпечують надання послуг, виробництво та реалізацію товарів для задоволення потреб туристів;

4) туристичні послуги – послуги щодо розміщення, харчування, інформаційно-рекламного обслуговування, а також послуги закладів культури, спорту, побуту, розваг тощо, спрямовані на задоволення потреб туристів; – туристичний продукт – попередньо розроблений комплекс, який поєднує такі послуги, що реалізуються або пропонуються до реалізації за єдиною ціною. Сюди входять: а) послуги перевезення; б) послуги проживання; в) інші туристичні послуги, не пов'язані із перевезенням і проживанням.

Туристична інфраструктура виконує такі функції:

- 1) забезпечення, функціонування та взаємодії суб'єктів туристичної сфери;
- 2) регулювання матеріальних, фінансових та інформаційних потоків.

Треба визначити, що туристична інфраструктура обумовлена перш за все тим специфічним комплексом потреб людини, який задовольняється туризмом і який має достатню мотиваційну силу, щоб спонукати сотні мільйонів людей у світі до туристичних подорожей [26].

Тобто, основним ринковим продуктом індустрії туризму є тур – програма, в межах якої реалізується мета перебування людини поза постійним місцем проживання, складена з урахуванням індивідуальних побажань, і комплекс заходів по її реалізації на відповідному якісному рівні [36].

Найчастіше до складу турів входять транспортне обслуговування,

послуги розміщення та харчування, екскурсійні послуги. Розробку турів здійснюють спеціалізовані туристичні підприємства – туроператори, реалізацією турів споживачам займаються туристичні агенції, а також самі туроператори. Тому у складі індустрії туризму можна виділити ядро, компоненти якого безпосередньо пов’язані з виробництвом турів, до якого належать суб’єкти туристичної діяльності (туроператори і турагенції, суб’єкти, що здійснюють екскурсійну діяльність); підприємства готельного і ресторанного господарства; транспортні підприємства (рис. 1).

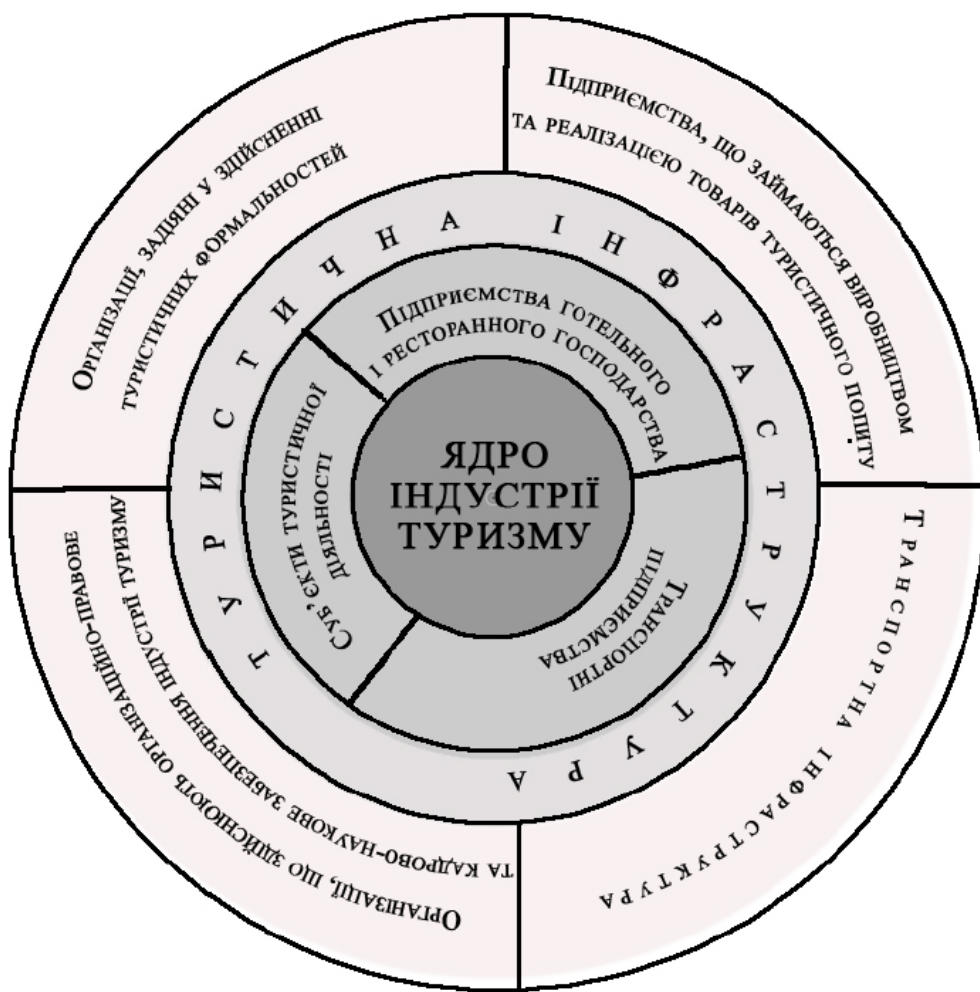


Рис. 1.1.1 Функціональні складові інфраструктури туризму [40]

Варто також зазначити, що інфраструктура туризму характеризується наступними ознаками:

- елементи інфраструктури не виробляють матеріальних цінностей, а

лише створюють необхідні передумови для їх виробництва;

- ефективність структурно-функціональних об'єктів і споруд інфраструктури тісно пов'язана з безперервним розвитком та вдосконаленням матеріального виробництва;

- інфраструктура сприяє повному і раціональному господарському використанню території з відповідними природними, економічними і рекреаційними ресурсами, географічним положенням, що можна розглядати як суттєвий ресурс соціально-економічного розвитку [26].

Отже, туристична інфраструктура – це сукупність соціальних інститутів, організаційних структур та нормативно оформлених процедур, а також стан соціально-політичного клімату і суспільної свідомості в країні, що забезпечують безпечне функціонування та взаємодію суб'єктів туристичної діяльності, регулюють рух матеріальних, фінансових, інформаційних потоків між ними та навколишнім (соціальним і природним) середовищем і використовуються для задоволення потреб туристів [34].

У наступному підрозділі нами буде досліджено склад та основні структурні елементи інфраструктури туристичної галузі.

1.2 Склад та основні структурні елементи інфраструктури туристичної галузі

Інфраструктура туризму охоплює комплекс закладів, які забезпечують виконання туристичними підприємствами цільових функцій, тобто це всі контрагенти з фінансово-господарських операцій (банківські установи, комунальні служби, готельні та транспортні підприємства, медичні та страхові організації, консалтингові, юридичні, інформаційні підприємства, представництва МЗС, консульства, МВС та ін.) центральні та місцеві органи виконавчої влади та ін. Склад туристичної інфраструктури представлений трьома узагальненими групами:

- 1) виробничою;
- 2) рекреаційною;
- 3) соціальною.

Він охоплює комплекс суб'єктів господарювання туристичної індустрії, соціальної та рекреаційної сфери діяльності. В Україні визначено об'єкти туристичної індустрії, до яких належать засоби розміщення та засоби транспорту, підприємства ресторанного господарства, заклади розваг і спорту, духовної й матеріальної культури, інформаційні ресурси й інформаційні системи, засоби забезпечення автоматизованих інформаційних систем і їх технологій, які є складовими інфраструктури туристичного ринку. У деяких наукових джерелах поняття інфраструктури розширено та доповнено такими елементами, як національні та залізничні шляхи сполучення та людський капітал. Інфраструктура ринку туристичних послуг має внутрішню структуру. З точки зору пропозиції доцільно відокремити поняття загальної від спеціальної інфраструктури туристичного ринку. Загальна інфраструктура – заклади та ресурси, що обслуговують різні сфери економічної діяльності, та доходи яких не повною мірою залежать від туристичної діяльності. Такі підприємства й організації призначені для місцевого населення, але можуть надавати послуги також для туристів.

Спеціальна інфраструктура – заклади та ресурси, що обслуговують суб'єкти туристичної діяльності, та доходи яких формують за рахунок витрат туристів у зв'язку із задоволенням їхніх (туристів) потреб. Такі підприємства й організації призначені для надання послуг туристам і обслуговування господарських операцій підприємств туристичної галузі. Ними можуть користуватися і місцеві жителі. До загальної інфраструктури належать:

- транспортні комунікації (автошляхи, залізниця, аеропорти тощо);
- комунальні служби й інженерні комунікації;
- інформаційні комунікації;
- заклади соціальної сфери (охорони здоров'я, зв'язку, парки культури, музеї, бібліотеки, кіноконцертні зали тощо);

- громадські організації;
- обслуговуюча інфраструктура підприємницької (господарської) діяльності (банки, консалтингові підприємства, юридичні, інформаційні та ін.);

заклади побутового обслуговування, заклади ресторанного господарства і торгівлі, а також засоби місцевого транспорту.

До спеціальної інфраструктури туристичного ринку належать:

- туристичні оператори, туристичні агентства, екскурсійні бюро;
- колективні й індивідуальні засоби розміщення (готелі, мотелі, кемпінги тощо);
- національні парки;
- заклади дозвілля, спорту і розваг (казино, пляжі, спортивні майданчики, музеї, парки тощо);
- засоби транспорту (залізничний, авіа, частково автомобільний міжміський та ін.);
- частково як заклади ресторанного господарства та торгівлі (ресторани, кав'ярні, бари та ін.), так і місцевий транспорт.

Кожна зі складових інфраструктури має власну внутрішню структуру, обумовлену специфікою технології виробничої діяльності, видом туристичного ринку й іншими факторами, що потребує вивчення і наукової систематизації фахівцями відповідних видів економічної діяльності [26].

Транспортне забезпечення один з елементів, який вважається найбільш важливим і необхідним для розвитку туристичної інфраструктури, визначається кількістю автомобільних трас, залізничних і водних шляхів, аеропортів. Залежно від територіального розташування і віддаленості відвідуваного об'єкта турист може вибирати різні види транспорту: автомобільний, повітряний, залізничний та водний. Великим попитом і популярністю користується у туристів повітряний транспорт, це пов'язано, перш за все, з можливістю швидко долати великі відстані за короткий

проміжок часу. Найчастіше відбувається так, що авіакомпанії змушені знижувати вартість і відповідно собівартість, оскільки масовий споживач віддає перевагу дешевим перельотам, які значно здешевлюють турпакет [58].

Швидкими темпами розвивається сервісне обслуговування на залізничному транспорті, впроваджуються в практику нові більш сучасні форми обслуговування, що сприяє залученню великої кількості туристів. Досить популярним видом пересування в даний час стають подорож по воді. Морський і річковий транспорт став привабливим для туристів у зв'язку із зростанням популярності морських і річкових круїзів, найбільш важливими характеристиками для туристів є протяжність і тривалість переходів між проміжними портами на маршруті, тривалість стоянок судна в портах.

Наймасовішим і поширеним видом пересування є автотранспорт. На автомобілі досить зручно подорожувати, можна доїхати практично до будь-якого місця і не витратити час на пересадки з одного виду транспорту на інший. Багато туристів вважають за краще подорожувати на автобусі, цей вид транспорту менш дорогий, більш мобільний, гнучкий у встановленні графіків руху. Автовокзали, порти, аеропорти, майданчики-стоянки для автомобілів з необхідним набором послуг, модулі автосервісу (бензозаправка, автомийка, продаж запасних частин і дрібний ремонт автомобілів) – все це відноситься до інфраструктурного облаштування. Присутність зазначених вище елементів поблизу або в межах зони відпочинку дуже важливо для зручного і комфортного пересування туристів і є вагомим критерієм при виборі місця відпочинку.

У туристську інфраструктуру входять засоби розміщення, готелі, мотелі, кемпінги, пансіонати та ін., які пристосовані спеціально для прийому, розміщення туристів з різним рівнем сервісу та інфраструктурним забезпеченням в залежності від різних видів туризму, а іноді організації ночівлі тимчасових відвідувачів.

Головний показник, який використовується для оцінки потенціалу туристичної дестинації – це кількість місць в засобах розміщення [31].

Діяльність організацій, що надають послуги з розміщення туристів, нерозривно пов'язана з підприємствами харчування. Підприємства громадського харчування (їдальні, ресторани різної класності, кафе, бістро, бари, пункти швидкого харчування і самообслуговування, трактири) входять в індустрію гостинності, які спеціалізуються на приготуванні страв, напоїв, обслуговуванні та наданні їжі. Існує велика класифікація підприємств харчування, що здійснюється за різними ознаками. Залежно від асортименту розрізняють підприємства комплексні, універсальні, спеціалізовані, в залежності від контингенту підприємства можуть працювати з постійним контингентом (підприємство харчування при готелі, санаторії тощо) та зі змінним контингентом (міський ресторан). Розрізняють підприємства, в яких споживачі обслуговуються офіціантами, підприємства самообслуговування, підприємства змішаного обслуговування.

Наступний елемент, що входить в основну туристичну інфраструктуру – телекомунікаційні зв'язки, що включають в себе поштовий зв'язок, аварійно-викличний зв'язок уздовж автомагістралей, призначених для задоволення потреб населення і туристів (які тимчасово проживають на даній території) в оперативній передачі повідомлень спеціальними службами (швидкої медичної допомоги, станціями технічного обслуговування) в екстрених випадках і при необхідності для зв'язку з абонентами телефонної мережі, телефонний зв'язок, телерадіомовлення, кабельне телебачення, документальний зв'язок – телефакси, персональні комп'ютери з модемами, інтернет тощо.

Комунальні системи включають тепло-, водо- та енергозабезпечення населених пунктів, курортних зон і селищ та окремих туристських підприємств. До них відносяться також міські каналізаційні колектори та очисні споруди. Від рівня технічного оснащення цих систем, їх достатності залежить безперебійність в роботі підприємств туристичної індустрії [40].

До об'єктів розваг відносяться розваги в туристській поїздці пов'язані з відвідуванням заходів (спортивних змагань, фестивалів, конкурсів, шоу,

карнавалів) і установ (тематичних парків, театрів, концертних залів, філармоній, парків атракціонів, розважальних центрів, кінотеатрів, цирків, зоопарків). Об'єкти розваг відіграють важливу роль в розвитку інфраструктури гостинності, виконуючи різноманітні функції, такі як освіта, розвиток культури людей, формування оптимістичного настрою, відпочинок).

До спортивних споруд відносяться окремі будівлі, а також комплекси будівель, призначені для оздоровчих занять, відпочинку, а також змагань з різних видів спорту, сюди відносяться спортивні зали, льодовий палац, лижні і санні траси, прибережні канали, трампліни, стадіони, іподроми та ін.

Торгівля та побутове обслуговування включає різні підприємства сфери торгівлі та сфери обслуговування (перукарні, пральні, хімчистки, майстерні по ремонту одягу, взуття, електроприладів та ін.).

Об'єкти показу це предмети, засоби, які доступні для чуттєвого сприйняття за допомогою одного або декількох органів чуттів. Вони поділяються на зображальні засоби (живопис, схеми, графіка, фотографії, макети), словесно-образні (вірші, поеми, уривки з творів), технічні засоби (кінофільми, слайди, аудіозаписи).

Предметна наочність поділяється на зорову наочність (показуються об'єкти) і звукову (голос співака, спів птахів, шум крапель дощу, голосу тварин і ін.). Основна функція показу – пізнавальна, тому що в основу показу покладено принцип наочності, який реалізується: в показі об'єктів – пам'яток історії та культури (зорова наочність), демонстрації виробничих процесів (звукова наочність) тощо.

Туристичну інфраструктуру можна представити як взаємодію таких елементів:

- 1) посередники при наданні туристичних послуг: турагентства, туристичні бюро, туроператори;
- 2) заклади тимчасового розміщення туристів: готелі; кемпінги; турбази; бази відпочинку; санаторії; пансіонати; дитячі літні табори; приватні

приміщення, в яких дозволено перебування туристів (для сільського туризму);

3) заклади побутового та медичного обслуговування та надання інших послуг: перукарні, косметологічні кабінети, пункти прокату, громадські пральні, сауни (басейни), культурно-видовищні установи, комунально-побутові підприємства, автопаркінг, пункти автопрокату, пункти обміну валют, пункти сервісного обслуговування, аптеки, лікарні, медичні пункти;

4) рекреаційні об'єкти інфраструктурного значення: парки, зони відпочинку;

5) заклади торгівлі та громадського харчування: заклади оптової торгівлі, заклади роздрібної торгівлі, їдальні, кафе, бари, ресторани, сувенірні крамниці;

6) комунікації: транспортна мережа, шляхи, інтернет-клуби, засоби зв'язку. Одним із елементів, який виділяється в структурі туристичної інфраструктури, є населення [61]. Даний елемент взаємодіє з іншими її елементами, оскільки складається з таких категорій:

- населення території, на якій надаються туристичні послуги. Взаємодія обумовлюється тим, що частина населення є працівниками інфраструктурних об'єктів. Також населення споживає послуги інфраструктурних об'єктів, оскільки туристична інфраструктура нерозривно пов'язана із соціальною інфраструктурою суспільного виробництва загалом;

- особи, які споживають туристичний продукт.

На рис. 1.2.1 наведено взаємодію елементів туристичної інфраструктури.

Враховуючи швидкість трансформаційних змін у національно-господарських процесах, туристичну інфраструктуру слід розглядати на трьох рівнях [32-33]:

1. Інфраструктура макрорівня – це інфраструктура, яка забезпечує ефективність функціонування усіх сфер життєдіяльності населення, зокрема сфери туризму.



Рис. 1.2.1 Взаємодія елементів туристичної інфраструктури

¹СКС – соціокультурне середовище [61]

Поняття макроінфраструктури слід розглядати відносно всієї держави.

Це важливі стратегічні об'єкти, а саме електростанції, інфраструктура із водопостачання та водовідведення, водосховища; сільськогосподарська інфраструктура (зерносховища, кормосховища, елеватори тощо); виробнича інфраструктур, котра становить загальнонаціональний інтерес (підприємства військового та соціального призначення); військова (військові споруди, які з певних причин становлять інтерес для туристів) та екологічна.

Туристична сфера не може розвиватись без наявності розвинених компонент критичної інфраструктури, а саме:

- енергетичної інфраструктури, яка містить комплекс об'єктів і споруд електро-, тепло- і газопостачання, а також проектні, будівельні, пусконаладжувальні, ремонтні, постачальні організації;
- військової інфраструктури, котра складається із військово-повітряних, військово-морських, сухопутних військ, підрозділів швидкого реагування, резервних підрозділів, об'єктів та підприємств ВПК, військових баз та полігонів, штабів, систем протиповітряної оборони, окремих складових зв'язку;
- агропромислової інфраструктури, яка складається із компонент оптової і роздрібної торгівлі, бірж, збутових кооперативів, виставок і ярмарок, торгових домів, інформаційно-аналітичних агенцій, систем транспортування і зберігання аграрної продукції та ін.
- екологічної інфраструктури, яка формується із природно-антропогенних складових та природних ресурсів;
- водогосподарської інфраструктури, яка містить системи водопостачання та водовідведення, водогосподарські споруди, меліоративні об'єкти тощо;
- виробничої інфраструктури, котра складається із допоміжних та обслуговуючих підприємств, допоміжних служб, магістральних об'єктів, комунікаційних мереж, природоохоронних споруд тощо;
- інституційної інфраструктури, яка представлена Верховною Радою України, Кабінетом Міністрів України, різноманітними департаментами виконавчих служб, органами місцевого самоврядування, органами підтримки правопорядку тощо;
- інноваційної інфраструктури, складовими якої є виробничо-технологічні структури (технопарки, інноваційно-технологічні центри, бізнес-інкубатори, інноваційно-технологічні та інжинірингові фірми); об'єкти інформаційної системи (аналітичні і статистичні центри, інформаційні бази і мережі); організації з підготовки і перепідготовки кадрів

в області технологічного менеджменту (поява нової категорії фахівців з комерціалізації результатів НДДКР);

- фінансові структури (позабюджетні, венчурні, страхові фонди, кредитно-гарантійні організації небанківського сектора, банки, фінансово-промислові групи, орієнтовані на технологічну інноваційну діяльність); система експертизи (центри можуть давати експертні висновки для виробників, інвесторів, страхових служб тощо);

- система патентування, ліцензування і консалтингу з питань охорони, захисту, оцінювання і використання інтелектуальної власності, оцінювання комерціалізації наукових результатів; розвинута система сертифікації, стандартизації й акредитації.

2. Інфраструктура мезорівня – це об'єкти, котрі обслуговують не лише туристичну сферу, а й населення. Це комунальні та медичні служби, служби захисту прав людини, торгівля, страхові компанії, банківська система, заклади розміщення, ресторани, бари, заклади швидкого харчування, транспорт, спортивні заклади, інформаційно-телекомунікаційні засоби зв'язку та передавання інформації.

Компонентами інфраструктури мезорівня є:

- соціальна інфраструктура (житлово-комунальна інфраструктура, інфраструктура побуту, охорони здоров'я, фізичного виховання, духовна, освіти, культури, науки, соціального забезпечення та торгівлі);

- транспортна інфраструктура (залізниці, залізничні вузли й станції, автомобільні дороги, автомагістральні, вулиці, авіалінії та аеропорти, річкові шляхи й порти, морські порти, канатні дороги, вантажні термінали тощо);

- інформаційна інфраструктура (сукупність технічних засобів і технологій, підприємств, установ і організацій, які реалізують інформаційні процеси і на які поширюється юрисдикція держави).

3. Інфраструктура мікрорівня – я інфраструктура окреслюється окремо взятою туристичною дестинацією, на території котрої наявні місця розміщення, харчування, розваг [32-33]. Саме тут дотримано певного рівня

якості послуг, наявна високорозвинена транспортна, інформаційна, комунікаційна система. Визначення туристичної дестинації свідчить, що це «фізичний простір, у якому відвідувач проводить не менше однієї ночі. Вона включає такі турпродукти, як допоміжні послуги й визначні пам'ятки, а також туристичні ресурси, відвідування яких разом з дорогою «туди й назад» займає не більше одного дня. Вона має фізичні й адміністративні границі, що визначають форму її управління, а також імідж і репутацію, що визначають її конкурентоздатність на ринку [66].

Отже, туристична інфраструктура є основою розвитку туризму та використання існуючих ресурсів призначення та у своїй структурі має велику кількість послуг, необхідних для задоволення потреб туристів і збільшення їх кількості, а також комфортного перебування в пункті призначення.

У наступному підрозділі нами буде досліджено чинники стратегічного управління розвитком туристичної інфраструктури.

1.3 Чинники стратегічного управління розвитком туристичної інфраструктури

В умовах економічних змін туристична індустрія стикається з багатьма проблемами. Ці проблеми визначаються невизначеністю ринкової ситуації, сезонною нестабільністю попиту на туристичні послуги, жорсткою конкуренцією в галузі, недостатністю фінансових ресурсів тощо. Як в короткостроковій, так і в довгостроковій перспективі успішність розвитку туристичної індустрії визначається перш за все збалансованістю різних напрямків цього розвитку.

Розвиток у довгостроковій перспективі туристичної індустрії залежить від здатності інфраструктури галузі відповідним чином адаптуватися до змін ринку. Націленість на організацію майбутнього стає необхідною складовою активного стратегічного мислення, завдання якого полягає в тому, щоб

засвоїти сутність і принципи стратегічного управління та, здійснивши стратегічний вибір на основі аналізу середовища, послідовно втілити в життя стратегію розвитку інфраструктури туристичної індустрії.

Стратегічне управління, будучи необхідною складовою діяльності суб'єкта туристичної індустрії в сучасних умовах, базується на загальних концепціях і положеннях, що мають місце і в інших сферах економіки, хоча і відрізняється рядом особливостей у реалізації окремих стратегій.

Стратегічне управління можна розглядати як динамічну сукупність п'яти взаємопов'язаних управлінських процесів. Ці процеси логічно витікають один з одного. Однак існує зворотний стійкий зв'язок і відповідно зворотний вплив кожного процесу на інші і на всю їх сукупність. У цьому полягає важлива особливість структури стратегічного управління [56].

При визначенні головної мети та довгострокових цілей слід виходити з балансу інтересів різних соціальних інститутів та груп людей, які зацікавлені у функціонуванні структури і впливають на характер, зміст і спрямування її функціонування. Баланс інтересів визначає напрям руху, цільову орієнтацію.

Визначення головної мети та цілей складається з:

- 1) формування головної мети;
- 2) формування довгострокових цілей;
- 3) формування короткострокових цілей.

Головна мета (місія) інфраструктури туризму є визначеним основним соціально значимим функціональним призначенням в довгостроковий період. Вона (мета) визначає місце, роль і положення інфраструктури в туристичній індустрії та суспільстві в цілому, її соціальний статус. Її можна розглядати як стратегічний інструмент, який визначає цільовий об'єкт (ринок), або як основну сутнісну характеристику інфраструктури.

Головна причина існування інфраструктури виникає як відображення цілей та інтересів різних груп суб'єктів, що певним чином мають відношення до туристичної інфраструктури і до процесу її функціонування. Такими групами є:

- власники підприємств-суб'єктів інфраструктури;
- співробітники підприємств-суб'єктів;
- споживачі туристичного продукту;
- місцеві територіальні громади;
- суспільство в цілому (громадські інститути, політичні, економічні сфери тощо);
- держава як суб'єкт та об'єкт інфраструктури.

Сукупність інтересів цих суб'єктів необхідно враховувати при формулюванні мети, оскільки вони впливають на функціонування інфраструктури. Звичайно, існує певна питома вага впливу цих груп на мету. Основну масу впливу чинять споживачі та власники, тому мету необхідно визначати, виходячи насамперед з інтересів цих двох груп.

Після того, як мета (місія) сформульована, необхідно визначити довгострокові і короткострокові цілі. Кожну ціль можна поділити на завдання, і таким чином ми отримаємо «дерево цілей».

Цілі є вихідним пунктом планування діяльності, лежать в основі побудови організаційних відносин, на цілях базується система мотивації, цілі є точкою відліку в процесі контролю і оцінки результатів.

Залежно від різних ознак цілі поділяються:

- за часом: довго-, середньо-, короткострокові;
- за напрямками діяльності: економічні, соціальні, технічні, екологічні;
- за пріоритетами: основні, побічні, підтримуючі;
- за характером діяльності: функціональні, цілі розвитку
- за вимірюваністю: кількісні і якісні;
- за рівнем управління: загальні, цілі окремих підрозділів, груп;
- за впливом на елементи: виробничі, управлінські;
- за спрямованістю дій: внутрішні, зовнішні.

Цілі розвитку інфраструктури можна також поділити за сферами:

- 1) цілі у сфері доходів фірм-суб'єктів інфраструктури;
- 2) цілі у сфері задоволення потреб споживачів;
- 3) цілі у сфері соціальної відповідальності (перед суспільством, державою, територіальними громадами, індивідом).

Визначивши мету та цілі, суб'єкт інфраструктури приходимо до необхідності аналізу середовища функціонування.

Аналіз зовнішнього і безпосереднього середовища спрямований на вивчення можливостей досягнення результату при успішній діяльності, а також – на невдачі, що можуть статися при виникненні загроз із зовнішнього середовища [56].

Зовнішнє середовище аналізує групу факторів, які формують довгострокову перспективу і на які суб'єкт інфраструктури не може впливати або вплив є незначним. Аналізуються:

- економічна сфера;
- правова сфера;
- політична сфера;
- соціальна сфера;
- технологічна сфера;
- географічна сфера.

До економічної сфери відносяться фактори, пов'язані з грошовим обігом, обігом товарів та інформації. Вивчення цих факторів визначає, як саме формуються і розподіляються ресурси. Аналіз економіки передбачає аналіз ряду показників: величини ВВП, темпів інфляції, рівня безробіття, ставки процента, продуктивності праці, податків, платіжного балансу тощо. Для стратегічного управління при вивченні перерахованих факторів цікавим є не значення показників як таких, а те, які можливості для розвитку інфраструктури це дає, виявлення потенційних прихованих загроз у окремих економічних сферах.

Правова сфера аналізується як група наступних факторів: закони, підзаконні акти, інші нормативно-правові акти, що встановлюють правове

поле відносин. У результаті аналізу визначаються допустимі межі діяльності у відносинах між суб'єктами права, а також методи відстоювання власних інтересів. Вивченням змісту нормативних актів не повинно закінчуватись вивчення правової сфери. Важливо проаналізувати правові традиції, адекватність правового поля ситуації, механізми правового поля тощо.

Аналіз політичної сфери полягає у вивченні факторів, що впливають на політичні погляди та визначають рішення місцевих органів влади та уряду. До них можна віднести стабільність уряду, державну концепцію розвитку економіки, вплив на гуманітарний, соціальний розвиток, рівень протекціонізму, міждержавні угоди, рівень корупції та економічної свободи тощо.

Соціальна сфера аналізується з позиції групи факторів, які визначають рівень життя людей. Вивчення соціальної сфери спрямоване на те, щоб з'ясувати вплив на розвиток інфраструктури соціальних явищ і процесів (системи цінностей, якість життя, відношення до праці, традиції, демографічна структура, рівень освіти тощо). Соціальна сфера має свої особливості; вплив як на інші сфери зовнішнього середовища, так і на внутрішнє середовище; відносна стабільність, але її зміна призводить до серйозних кардинальних змін у середовищі в цілому.

Технологічна сфера аналізується з огляду на фактори, що пов'язані з розвитком техніки і технологій, know-how тощо. Проте існує ризик не помітити або помітити несвоєчасно новинку і, як результат, виявитися далеко позаду конкурентів.

Аналіз технологічної сфери пов'язаний не лише з виявленням та впровадженням нових технологій, але й з визначенням моменту, коли слід вивести існуючу технологію або продукт.

Географічна сфера аналізується з позиції групи факторів, які пов'язані з розташуванням, кліматом, природними ресурсами, рельєфом тощо. Туристичний комплекс, як ніяка інша сфера економіки, тісно пов'язаний з цією групою (зокрема його рекреаційна компонента), а отже потребує

адекватного її аналізу. Географічні фактори відіграють чи не найважливішу роль у виборі територіально-географічного напрямку розвитку інфраструктури туризму.

Проте аналіз географічної сфери має особливість: дана сфера майже абсолютно стабільна, тобто не піддається змінам і впливу інших сфер, а отже і аналізувати її значно легше за інші. Головну увагу при аналізі тут необхідно зосередити на інфраструктурному забезпеченні географічної сфери: рівень розвитку комунікацій, готельне господарство, рекреаційний комплекс, підприємства, що забезпечують вільний доступ туриста до туристичного ресурсу.

Аналіз безпосереднього середовища відбувається за такими елементами:

- споживачі;
- постачальники;
- конкуренти.

Вивчення безпосереднього середовища направлене на аналіз перелічених елементів, оскільки саме з ними суб'єкт інфраструктури знаходиться у безпосередній взаємодії і здатний на них впливати (на відміну від зовнішнього середовища) шляхом встановлення ефективних комунікацій.

Споживачі аналізуються перш за все з позиції визначення їх сутнісних характеристик, які несуть інформацію про них саме як про споживачів:

- 1) географічне розташування;
- 2) демографічні характеристики;
- 3) соціально-психологічні характеристики;
- 4) ставлення до туристичного продукту.

Визначення за такими характеристиками споживачів впливає на формування цілей розвитку, дозволяє визначити акценти уваги в структурі туристичного продукту тощо. Але в основі аналізу споживачів лежить всебічне вивчення попиту, який вони представляють. Аналіз попиту відбувається за рядом факторів:

- кількість споживачів;
- характер попиту;
- цінова еластичність попиту;
- нецінова еластичність попиту;
- рівень доходів споживачів;
- мотивація споживачів;
- характер споживання;
- оцінка елементів інфраструктури;
- рівень інформованості споживача тощо.

Споживачі відіграють подвійну роль у впливі на інфраструктуру, з одного боку, вони визначають необхідність існування останньої, з іншого – формують її параметри. При цьому виникає дилема «ціна-якість». Тому суб'єктам інфраструктури слід зосередити увагу на балансі інтересів шляхом їх оптимального поєднання [56].

Аналіз постачальників спрямований на вияв параметрів, які формують ефективність розвитку інфраструктури, її якість та вартість. Процес постачання слід розбити на три етапи:

- 1) визначення потреб у ресурсах (як за якістю, так і за кількістю та способом задоволення);
- 2) вибір конкретного постачальника та конкретного способу задоволення потреби;
- 3) проведення закупок [56].

Особливістю процесу є необхідність розрізняти постачальників за видами ресурсів (фінансові, матеріальні, трудові). Крім цього, слід звернути увагу на той факт, що постачальники можуть поставити організацію в залежність від себе. Тому при виборі постачальників слід всебічно їх проаналізувати, щоб зменшити негативні сторони їхнього впливу та максимізувати ефективність взаємодії. Аналіз постачальників проводиться за наступними критеріями:

- якість ресурсу, що постачається;
- ціна;
- умови та способи поставки;
- види ресурсу;
- умови споживання ресурсу;
- сумісність ресурсу з технікою і технологією організації;
- сервісне обслуговування;
- дотримання умов контракту постачальником.

Також аналізуються процеси, пов'язані зі зміною постачальника, зміною ресурсу, що постачається, тенденціями ринку постачальників. Тобто вивчаються ризики, можливості їхнього усунення або зменшення.

Вивчення конкурентів займає важливе місце у стратегії управління туристичною інфраструктурою. Конкуренція є одним з головних чинників її розвитку. Конкуренцію можна розглядати диференційовано:

- 1) з позицій даної сфери у структурі національної економіки в цілому;
- 2) з позицій конкурентного середовища в середині сфери: конкуренція між організаціями; конкуренція з боку споживачів; конкуренція з боку постачальників; конкуренція з боку інших сфер економіки; конкуренція з боку товарів-замінників.

Параметри факторів виступають матеріальними і нематеріальними умовами, які потрібні для формування конкурентної переваги. Це є: трудові ресурси, природні ресурси, комунікації.

Стратегії організацій є сукупністю стратегій організацій-конкурентів та організацій, що потенційно можуть увійти в дану сферу економіки.

Параметри попиту характеризують відношення споживачів до продукту.

Споріднені та підтримуючі галузі є споживачами і/або постачальниками даної сфери, що особливо важливо у сфері інфраструктури туризму. До них можна віднести: легка і харчова промисловість; транспортне

машинобудування; медицина, охорона здоров'я; сфера культури; сфера освіти.

Найінтенсивніше процес конкуренції проявляється в результаті діяльності організацій – суб'єктів інфраструктури – в середині даної сфери, тобто внутрішня конкуренція. Боротьба йде за різними параметрами:

- за досягненням певної долі ринку;
- за завоювання власної ніші;
- нецінова конкуренція (престиж тощо).

У ряді випадків виникає ситуація, коли продукт, який пропонує дана організація, має схожі функціональні характеристики з продуктом іншої організації з цієї або іншої сфери. Мова йде про товари-замінники (наприклад, переключення з використання авіарейсів на морський транспорт).

Конкуренція з боку організацій з інших сфер проявляється тоді, коли є ймовірність входу цих організацій в дану сферу. Ця загроза залежить від вхідних бар'єрів сфери (ефект масштабу, існуючі споживчі переваги, державне регулювання).

Конкурентна сила постачальників визначається можливістю і вартістю переключення з одного постачальника на іншого і виражається сукупністю характеристик постачальника, які були розглянуті вище.

Конкурентна сила споживачів визначається попитом, який вони формують.

Аналіз внутрішнього середовища дає можливість віднайти ті резерви, потенціал, на який може розраховувати організація в конкурентній боротьбі для досягнення своїх цілей.

Внутрішнє середовище аналізується за такими параметрами:

- загальна характеристика;
- маркетинг;
- організаційна структура, управління;

- виробництво (в тому числі наукові дослідження та післяпродажний сервіс);
- трудові ресурси;
- фінанси;
- організаційна культура.

Вивчення внутрішнього середовища спрямоване на виявлення й аналіз сильних і слабких сторін організації. Сильні сторони є базою конкурентних переваг суб'єкта інфраструктури, слабкі – всебічно вивчаються для подальшої їхньої ліквідації.

Результатом таких досліджень є формування стратегії розвитку. Тут постає питання її вибору, враховуючи при цьому специфіку інфраструктури туристичної індустрії [56].

Аналіз дослідниками розвитку туризму України, а також досвіду країн з розвинутою індустрією туризму, дозволяє розробити систему заходів, що могли б стати основою для розробки стратегії розвитку галузі. Ці заходи спрямовані на вирішення певних задач. По-перше, формування завдань, досягнення яких дозволило б сформувати інфраструктуру, що відповідає новим економічним умовам. По-друге, створення умов для розвитку галузі з метою досягнення поставлених цілей, у тому числі створення механізмів стимулювання розвитку його матеріальної бази. По-третє, розробка нормативного забезпечення розвитку галузі. Поставлені задачі можуть бути вирішені, якщо буде забезпечена розробка наступних напрямків.

1. Організаційні заходи: організація повного статистичного обліку в'їзного і виїзного туризму, його структурної орієнтації; організація регіонального інформаційного бюро. Створення Регіонального Інформаційного Бюро (РІБ) могло б вирішувати такі завдання: ведення інформаційно-аналітичної діяльності, отримання інформації про сегментацію туристичного ринку, економічних, демографічних, поведінкових характеристик представників кожного сегменту, визначення пріоритетних цілей і розробка стратегії по кожному сегменту, прогнозування розвитку

туристичних обмінів з різними регіонами, визначення орієнтирів маркетингової політики, надання інформаційних послуг, забезпечення послуг бронювання усередині регіону і поза ним, транспорту, готелів, театральних і виставочних квитків; розробка нового турпродукту і пропозиції по його впровадженню і просуванню; підготовка програм постійно діючих заходів, визначення фіксованих дат їхнього проведення; підготовка бізнес-планів цих заходів і забезпечення їх комерційної складової; стимулювання створення компаній з організації, реклами і продажу турпродукту, орієнтованого на міжсезоння; підготовка угод з фірмами про просування регіону на зовнішньому ринку; підготовка і проведення реклами регіону як об'єкта туризму в рамках регіональних заходів.

2. Інвестиційна політика органів виконавчої влади в сфері туризму.

Підготовка і здійснення власного інвестиційного процесу шляхом: залучення зовнішнього кредитного капіталу під заставу нерухомості і забезпечення таким чином інвестицій у нові об'єкти готельного господарства; виділення частини податкових платежів, що здійснюються підприємствами готельного комплексу в місцевий бюджет, як гарантійного фонду забезпечення кредитів, наданих під інвестиційні проекти розвитку готельного комплексу.

3. Безпосереднє залучення зовнішнього капіталу в розвиток готельного господарства: підготовка адресної програми нового готельного будівництва, що спирається на аналіз об'єктів, що були готелями в минулому, можливість і доцільність їхнього повернення в цю сферу; підготовка нормативних актів, що забезпечують легалізацію адресної програми і механізмів її реалізації.

4. Реконструкція і реорганізація існуючого готельного фонду, підготовка нового готельного будівництва.

Як показав аналіз дослідниками завантаження готелів і прогноз майбутнього попиту, нове будівництво має надзвичайно важливе значення, оскільки навіть приведення до міжнародних вимог всього існуючого готельного фонду не зможе задовольнити зростаючий попит.

5. Розвиток інфраструктури: створення фінансового інституту розвитку турбізнесу у вигляді фонду розвитку туризму і забезпечення таким чином необхідного фінансування інтересів розвитку туристичного бізнесу; підготовка пропозицій по створенню адекватної туристичної інфраструктури, інтегрованої в міжнародні системи і мережі; організаційне і фінансове забезпечення статистичної й аналітичної діяльності з метою визначення тенденцій розвитку; організаційне і фінансове забезпечення міських заходів туристичного характеру, включаючи оголошення тендерів на їхнє проведення; забезпечення рекламних і маркетингових заходів з метою формування привабливого іміджу регіону, вплив на формування ринку, організація участі регіону в найбільших туристичних ярмарках і підготовка рекламного продукту; підготовка інвестиційних пропозицій регіону з техніко-економічними обґрунтуваннями по туристичному комплексу і їхнє рекламно-інформаційне забезпечення; експертне забезпечення інвестиційних пропозицій регіону і проектів технічного сприяння; фінансування окремих проектів, спрямованих на розвиток туризму й об'єктів культури в регіоні; розробка програми розвитку виробничої інфраструктури готельного господарства; розробка програми розвитку транспортних підприємств, що забезпечують перевезення туристів; розробка комплексу заходів (податкових, адміністративних тощо) по забезпеченню пріоритету на ринку сертифікованих товарів і послуг [67].

Отже, стратегічне управління розвитком туристичної інфраструктури припускає не лише розроблення програми дій, а й моніторинг їхнього соціально-економічного стану. Дані моніторингу порівнюються із цілями й критеріями розвитку, що дає можливість оцінювати ефективність і результативність ужитих заходів.

У наступному розділі нами буде досліджено сучасний стан та перспективи післявоєнного розвитку туристичної інфраструктури в регіонах України.

РОЗДІЛ 2. СУЧАСНИЙ СТАН ТА ПЕРСПЕКТИВИ ПІСЛЯВОЄННОГО РОЗВИТКУ ТУРИСТИЧНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ В РЕГІОНАХ УКРАЇНИ

2.1 Оцінка стану туристичної інфраструктури України

Інфраструктура – це сукупність галузей та підгалузей, основними функціями яких є виробничі послуги і забезпечення економічного обігу в національній економіці. В свою чергу інфраструктура складається із виробничої та соціальної складової. Виробнича інфраструктура – це частина галузей інфраструктури, що надає послуги виробничого характеру, тобто забезпечує зв'язки у виробничій сфері економіки. Соціальна інфраструктура представляє сукупність, або комплекс, галузей, призначенням яких у суспільному поділі праці є задоволення потреб населення у соціально-побутових і соціально-духовних послугах.

Методологія оцінки рівня інфраструктурного забезпечення має на меті визначити її сутнісні характеристики, склад та динаміку функціонування. Для цього, доцільно використовувати сукупність показників, поділивши їх на 2 складові: виробнича та соціальна інфраструктура.

Послідовність проведення аналізу інфраструктури регіонів України представлено на рис. 2.1.1.

Для визначення рівня інфраструктури необхідно здійснюють аналіз тенденцій розвитку окремих складових. Для аналізу використовують наступні показники:

- 1) виробнича інфраструктура: транспортна складова; складова зв'язку; природоохоронна (екологічна) складова; рекреаційна складова;
- 2) соціальна інфраструктура: складова житлово-комунального господарства; освітня складова; медична складова; складова соціального забезпечення; культурна складова.

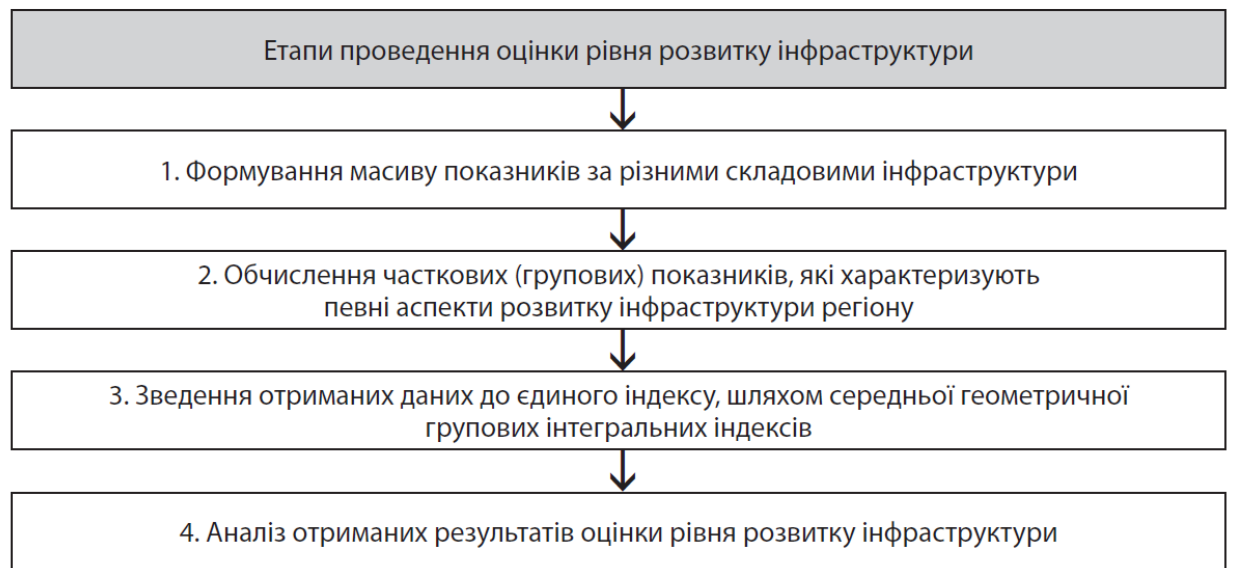


Рис. 2.1.1. Схема проведення оцінки рівня розвитку інфраструктури [25]

Кожна із складових інфраструктури включає певні показники, які легко вимірюються за допомогою статистичних даних, що є у вільному доступі.

1. Транспортна складова. Для аналізу були відібрані такі показники:
 - вантажооборот автомобільного транспорту, млн ткм;
 - пасажирооборот автомобільного (автобусного) транспорту, млн пас-км;
 - щільність залізничних колій загального користування, км на 1000 км²;
 - щільність автомобільних доріг загального користування з твердим покриттям, км на 1000 км².
2. Складова зв'язку. Дана складова розраховувалась на основі таких показників:
 - дохід від надання послуг зв'язку населенню, млн грн;
 - обсяг реалізованої промислової продукції в регіоні, млн грн;
 - дохід від надання послуг з використанням мережі Інтернет, млн грн;
 - дохід від надання послуг мобільного зв'язку, млн грн.
3. Природоохоронна (екологічна) складова, її складовими показниками

є:

- кількість спожитої води в регіоні, млн. м³;
- обсяг викидів забруднюючих речовин у регіоні, т.

4. Рекреаційна складова складається з таких показників:

- коефіцієнт використання місткості;
- кількість туристів, обслугованих суб'єктами туристичної діяльності

регіону, тис. осіб.

5. Складова житлово-комунального господарства, включає такі показники:

- темп зростання (зниження) прийнятого в експлуатацію житла, %;
- індекс капітальних інвестицій у житлове будівництво, %;

6. Освітня складова складається із таких показників:

кількість дітей у дошкільних закладах, тис. осіб;

- кількість учнів загальноосвітніх закладів, тис. осіб;
- кількість учнів, слухачів професійно-технічних навчальних

закладів, тис. осіб;

- кількість студентів вищих навчальних закладів I-IV рівнів

акредитації, тис. осіб.

7. Медична складова охоплює такі показники для аналізу:

- забезпеченість населення лікарями усіх спеціальностей, тис. осіб;
- планова ємність амбулаторно-поліклінічних закладів, кількість

відвідувань за зміні.

8. Складова соціального забезпечення представлена таким показником: рівень забезпечення місцями у будинках-інтернатах для громадян похилого віку, кількість будинків.

9. Культурна складова розраховується на основі таких показників:

- рівень відвідування театрів, музеїв, концертних організацій, тис. осіб;

- рівень забезпечення клубними закладами, одиниць.

Після відбору та групування показників, здійснюють розрахунок інтегрального індексу розвитку інфраструктури в регіональному розрізі [25].

Індустрія туризму – це міжгалузевий господарський комплекс, котрий спеціалізується на створенні туристичного продукту, здатного задовольняти специфічні потреби населення у проведенні дозвілля в подорожі, шляхом виробництва та реалізації товарів і послуг туристичного призначення [36].

Для задоволення туристичних потреб ключову роль відіграють

- транспортна складова;
- складова зв'язку;
- рекреаційна складова;
- культурна складова.

Для задоволення потреб туристів транспортний комплекс України надає послуги із залізничних перевезень, автомобільних, авіаційних, морських та річкових.

Територією України проходять ділянки таких міжнародних транспортних коридорів: критський коридор № 3 (Берлін – Дрезден – Вроцлав – Львів – Київ); критський коридор № 5 (Трієст – Любляна – Будапешт (Братислава) – Львів – Рівне – Сарни – Мінськ); критський коридор № 7 (Дунайський (водний)); критський коридор № 9 (Гельсінкі – Санкт-Петербург – Мінськ (Москва) – Київ – Кишинів (Одеса) – Димитровград – Александрополіс); Балтійське море – Чорне море (Гданськ – Варшава – Ковель – Одеса); Європа – Азія (Франкфурт – Краків – Львів – Дніпропетровськ – Алма-Ата (продовження коридорів № 3 і 5)); ЧЕС (Анка-ра – Єреван – Тбілісі (Баку) – Ростов-на-Дону – Донецьк – Одеса (Кишинів) – Бухарест (Тира-на) – Димитровград (Афіни) – Стамбул); Євро-азіатський (Одеса – Тбілісі (Єреван) – Баку – Ашгабат); Північ – Південь (Харків – Полтава – Кіровоград – Одеса) [42].

Саме транспортні перевезення є важливою частиною туристичного потоку іноземних громадян в Україну. Завдяки залученню інвестицій (національних та закордонних) для відновлення, розбудови та поліпшенню

тур-стичної інфраструктури України та її регіонів за напрямками транспортних національних мереж можливо вирішення більшості проблем в туристичній галузі.

На території України діють шість основних залізничних мереж, об'єднаних державним департаментом «Укрзалізниця»: Південно-Західна (управління в Києві), Донецька (Донецьк), Придніпровська (Дніпро), Південна (Харків), Львівська (Львів), Одеська (Одеса). Україна є транзитним транспортним мостом, що поєднує країни Європи, Азії та Америки. Найбільша мережа залізничних магістралей характерна для Придніпров'я, правобережного лісостепу та західних територій України. Серед внутрішньодержавних залізниць найбільше значення мають лінії Київ – Харків, Київ – Львів, Київ – Одеса, Харків – Севастополь.

Морська інфраструктура України є частиною морської інфраструктури Азовсько-Чорноморського басейну, який оточують шість держав. Морська інфраструктура при-чорноморських держав є частиною міжнародних транспортних коридорів в Азовсько-Чорноморському і Чорноморсько-Каспійському регіонах, тому її розвиток не може здійснюватися без інтеграції в систему міжнародних транспортних коридорів.

Україна входить до Паневропейського транспортного коридору № 7 (водного), країнами учасницями є: Австрія, Угорщина, Югославія, Болгарія, Румунія, Молдова, Україна. У Чорноморському та Азовському басейнах, а також дельті Дунаю працюють 13 морських портів.

Україну та країни в Чорноморському регіоні з'єднує розвинені морські лінії та паромні переправи, а саме Іллічівськ-Варна, Іллічівськ-Поті, Одеса-Хайфа. Економічний зв'язки України з іншими країнами підтримується та розвивається завдяки переправам Дунаєм, завдяки виходу України до Північного моря через канал Дунай-Майн-Рейн. Саме ці можливості Україна має використати для розвитку річкового круїзного туризму в Україні.

Основну роль у перевезеннях пасажирів відіграє Дніпровський басейн. По Дніпру та його найбільших притоках – Прип'яті та Десні – здійснюється

понад 90 % усіх перевезень річкового транспорту в країні. Найбільші порти на Дніпрі – Київ, Дніпропетровськ і Запоріжжя [42].

Річковий транспорт України, нажаль, не тільки не розвивається, мало використовується та посідає останнє місце в пасажиро перевезеннях країни, але й занепадає. Головними та найбільшими річковими портами України є Київ, Кременчук, Дніпро, Запоріжжя, Нікополь, Херсон, Ізмаїл, Рені, але тільки дві області країни (Одеська та Київська) здійснюють міжнародні річкові пасажироперевезення.

Однак, проведений аналіз засвідчує, що в Україні, до недоліків водного виду транспорту, слід віднести застарілу матеріально-технічну базу, значний ступінь фізичного та морального зносу суден. Це стримує розвиток даних видів транспорту.

Національна мережа автомобільних доріг загального користування становить 163 033 км. Укрзалізниця є однією з великих залізничних мереж у Європі та сягає близько 20951,8 км, з яких 9 926,4 км (47,4 %) електрифіковані. Найбільшу довжину автодоріг мають Харківська (9571 км), Вінницька (9523 км), Дніпропетровська (9187), Полтавська (8852), Київська (8530 км) та Житомирська (8522 км) області. Найменшу – Чернівецька (2874 км), Закарпатська (3330 км) та Івано-Франківська (4189 км). Найвищою щільністю автодоріг вирізняються Дніпропетровська, Львівська, Івано-Франківська, Київська області.

Нажаль, мережа автомобільних доріг не відповідають європейським стандартам по багатьох критеріях: а саме, по швидкості пересування, наявності комплексних пунктів медичної допомоги, оснащеності телекомунікаційними засобами.

Невід'ємною умовою забезпечення нормального функціонування транспортної інфраструктури та підвищення попиту пасажирських перевезень в Україні є стабільна робота авіаційного транспорту. Наявна диференційована мережа прямих та транзитних авіаційних сполучень. Авіаційний транзит через Україну переважно забезпечується вузловим

аеропортом «Бориспіль» [42].

У таблиці 2.1.1 наведено показники кількості перевезених пасажирів за видами транспорту в Україні за 2010-2019 рр.

Таблиця 2.1.1

Показники кількості перевезених пасажирів за видами транспорту в Україні за 2010-2019 рр., тис. осіб [14]

Роки	Залізничний	Морський	Річковий	Автомобільний (автобуси)	Авіаційний
2010	427240,6	6645,6	985,2	3726288,6	6106,5
2011	429784,9	7064,1	962,8	3611829,9	7504,8
2012	429115,3	5921,0	722,7	3450173,1	8106,3
2013	425216,9	6642,0	631,1	3343659,5	8107,2
2014	389305,5	29,4	565,1	2913318,1	6473,3
2015	389794,1	25,5	550,8	2250345,3	6302,7
2016	389057,6	30,3	448,5	2024892,9	8277,9
2017	164941,6	28,6	562,9	2019324,9	10555,6
2018	157962,4	71,9	596,2	1906852,1	12529,0
2019	154811,8	79,4	589,9	1804929,3	13705,8
Відхилення абсолютне 2019 р. до 2018 р. (±)	-3150,6	7,5	-6,3	-101922,8	1176,8
Відхилення відносно 2019 р. до 2018 р., %	-2,0	10,4	-1.1	-5,3	9,4

Як свідчать дані табл. 2.1.1, у 2019 р. порівняно з 2018 р. кількість перевезених пасажирів, залізничним транспортом скоротилася на 2,0 %, відповідно морським – зросла на 10,4 %, річковим – скоротилася на 1,1 %, автомобільним – скоротилася на 5,3 %, авіаційним – зросла на 9,4 %.

У табл. 2.1.2 наведено характеристику елементів транспортної інфраструктури України, Німеччини, Нідерландів та Польщі за 2019 р.

Як свідчать дані таблиці 2.1.2, Україна суттєво поступається за всіма показниками. Залізничним транспортом у Німеччині в 2019 р. скористалось понад 11 млн осіб, у Нідерландах – 5,8 млн осіб, Польщі – 2,2 млн осіб. Німеччина має в два рази більшу протяжність залізничних колій, котрі у 98 % електрифіковані.

Таблиця 2.1.2

Порівняльна характеристика елементів транспортної інфраструктури
України, Німеччини, Нідерландів та Польщі за 2019 р. [32]

Показник	Україна	Німеччина	Нідерланди	Польща
Перевезення залізничним транспортом, млн осіб	0,38905	11,6	5,8	2,2
Протяжність залізничних доріг, тис. км	22,3	43,468	3,223	19,837
Перевезення пасажирів морем, тис. осіб	30,3	987,9	1453,2	128,8
Кількість морських портів	6	3	2	3
Перевезення річковим транспортом, тис. осіб	448,5	2787,9	1764,8	874,9
Кількість річкових портів	27	15	7	15
Перевезення автомобільним транспортом (автобусами), тис. осіб	2024892,9	7648371,7	3849928,9	2384028,9
Довжина доріг із твердим покриттям, тис. км	165,8	6590	5357	420
Перевезення авіаційним транспортом, тис. осіб	9781,0	161098,7	89987,9	39485,9
Кількість аеропортів	17 ¹	539	29	15

¹ Без аеропортів: Донецьк, Луганськ, Сімферополь

Така маленька країна, як Нідерланди, котра в 14 разів менша за нашу державу, має 3,223 тис. км прокладених залізничних колій.

Показники морських пасажирських перевезень випереджають нашу країну порівняно з Німеччиною у 32,6 рази, порівняно з Нідерландами – в 47,96 рази. Польща, надаючи послуги перевезень морем, обслуговує щорічно 128,8 тис. осіб, що в 4,25 рази більше за Україну.

У 2019 р. в Україні було перевезено автобусним транспортом 2,02 млн осіб, попри 7,6 млн осіб у Німеччині, 3,8 млн осіб у Нідерландах та 2,3 млн осіб у Польщі. Показник автобусних перевезень свідчить, що в нашій державі більшість населення користується послугами перевізників у зв'язку із відсутністю власного автомобіля.

Довжина доріг із твердим покриттям у Німеччині та Нідерландах

вважає. Саме німці посідають перше місце у світі за щільністю доріг із твердим покриттям на 1 км². Польща увійшовши у 2004 р. в Європейський Союз швидко почала розвивати автотранспортні артерії своєї країни і у порівнянні з 2000 р. зуміла збільшити протяжність доріг із твердим покриттям у 1,2 рази.

Авіаційний транспорт у Європі завжди посідав чільне місце. Адже, такі аеропорти, як Скіпхіпол (в Нідерландах), німецькі аеропорти Франкфурт, Мюнхен, Дрезден чи Гамбург приймають щогодини десятки літаків не лише з Європи, а й США, Канади, Африки. Європа не даремно посідає перше місце за кількістю туристичних прибуттів. Аеропорти Німеччини, а їх аж 539 од., щороку приймають понад 161 млн осіб. Два аеропорти Нідерландів приймають 89,9 млн осіб. Польща у 2018 р. перетнула позначку у 40 млн авіаприбуттів. Україна отримавши безвіз із країнами ЄС поступово нарощувала обсяги надання авіаційних послуг, але із початком COVID-19, котрий призвів до повного призупинення роботи аеропортів, невідомо чи зможе швидко відновити показники 2019 р.

У таблиці 2.1.3 наведено показники стану та розвитку зв'язку в Україні за 2017-2018 рр.

Таблиця 2.1.3

Показники стану та розвитку зв'язку в Україні за 2017-2018 рр. [14]

Показники	Роки	
	2017	2018
1	2	3
Поштова та кур'єрська діяльність	1334,9	1711,3
Фіксований телефонний зв'язок з нього	3029,6	2743,6
міський	2079,4	1728,2
сільський	369,3	337,5
міжміський та міжнародний	580,9	677,9
Рухомий (мобільний) зв'язок	23443,9	26607,1
Супутниковий зв'язок	—	—
Трансляція, ретрансляція теле- та радіопрограм, технічне обслуговування й експлуатація обладнання в мережах мовлення, радіозв'язок, з них	2101,9	2358,9
кабельне телебачення	1791,8	2028,3

Продовж. табл. 2.1.3

1	2	3
супутникове телебачення	134,3	158,5
ІР-телебачення	161,8	156,3
проводове мовлення	130,7	121,6
інтернет-послуги	7419,4	8823,5
Усього	38023,1	42859,6
Відхилення абсолютне 2019 р. до 2018 р. ($\pm$)	4 566,5	
Відхилення відносно 2019 р. до 2018 р., %	12,0	

До рекреаційної складової слід віднести організації, котрі безпосередньо приймають участь у туристичному обслуговуванні. Сюди належать заклади розміщення та харчування (табл. 2.1.4).

Таблиця 2.1.4

Показники розвитку колективних засобів розміщення в Україні, Німеччині, Нідерландах та Польщі за 2011–2019 рр. [32]

Роки	Колективні засоби розміщення, од.				Кількість місць у колективних засобах розміщення, тис. од.			
	Україна	Німеччина	Нідерланди	Польща	Україна	Німеччина	Нідерланди	Польща
2011	5882	13495	3273	8374	567,3	1489,8	243,3	627,6
2012	6041	13384	3429	8862	583,4	1439,1	284,1	714,9
2013	6411	13307	3505	8843	586,6	1392,1	293,6	723,7
2014	4572	13270	3502	9219	406,0	1291,4	309,7	742,5
2015	4341	13193	3510	10293	402,0	1029,8	318,8	772,8
2016	4256	12965	3561	10638	375,6	998,1	327,2	783,6
2017	4115	12962	3525	10943	359,0	992,8	374,9	792,8
2018	4719	12920	3756	11097	300,0	990,3	382,1	812,2
2019	5335	12876	3849	11 251	370,6	987,8	392,6	825, 5

Як свідчать дані табл. 2.1.4, свідчать, що в Україні за останні дев'ять років спостерігається незначне скорочення закладів готельної справи. Адже, із 5882 од. у 2011 р. до 2019 р. залишилось 5335 од. Ми можемо припустити,

що у зв'язку із пандемією на COVID-19 їх кількість зменшуватиметься надалі. У Німеччині теж спостерігається незначне скорочення кількості закладів розміщення. Із 13495 од. у 2011 р. до 12876 од. у 2019 р., що на 619 од. менше у порівнянні з базовим періодом. Із аналізованих країн лише Польща динамічно розвиває готельну базу. Тут із 2011 р. у їх кількість зросла аж на 2877 од. станом на 2019 р. Це свідчить про позитивні тенденції розвитку туризму в цій країні та підвищений інтерес іноземців до неї. На території Нідерландів зосереджено 3849 готелів, динаміка розвитку котрих залишається стабільно висхідною.

Для аналізованих країн туризм не є основним джерелом наповнення державного бюджету. Тут розвинені машинобудування, хімічна, фармацевтична, харчова та інші галузі національної економіки. Незважаючи на це у 2019 р. Німеччина отримала 33 млрд євро від туристичної справи, Польща – 3,9 млрд євро, Нідерланди у 2018 р. – 87,5 млрд євро. У 2019 р. в Німеччині було здійснено 495,6 млн ночівель, у Нідерландах – 129,9 млн, Польщі – 27,7 млн. Середньостатистичний турист у Німеччині під час туру вихідного дня витрачає близько 1130 євро, у Голландії – 1270 євро та близько 550 євро у Польщі. В Україні лише такі міста, як Львів, Одеса, Київ отримують прибутки від туристичної сфери. Тут туристи витрачають в середньому 60 дол. США за день перебування.

У табл. 2.1.5 наведено показники туристичних потоків в Україні, Німеччині, Нідерландах та Польщі за 2011–2019 рр.

Туристичні потоки в Україні щорічно зменшуються. Найвищий показник за аналізований період був лише у 2013 р. (8,303 млн осіб). Це було зумовлено тим, що у 2012 р. Україна приймала чемпіонат із футболу «Євро – 2012» і іноземцям стало цікаво відвідати нашу країну. Майдан 2014 р. та початок війни в Україні призвів до падіння туристичних потоків до 5,423 млн осіб. У нашу країну переважно приїжджають туристи, котрі вже тут бували, або мають достовірну інформацію про військовий, політичний, соціальний стан в державі.

Таблиця 2.1.6

Показники туристичних потоків в Україні, Німеччині, Нідерландах та Польщі за 2011–2019 рр. [32]

Роки	Туристичні потоки, млн. осіб			
	Україна	Німеччина	Нідерланди	Польща
2011	7,4269	26,984	34,743	4,948
2012	7,887	28,934	35,874	4,873
2013	8,303	29,928	36,182	5,859
2014	5,423	30,948	36,658	5,585
2015	5,779	32,049	37,318	5,789
2016	6,544	32,938	38,883	17,948
2017	6,661	33,764	42,235	18,374
2018	7,006	31,832	43,912	19,849
2019	6,960	30,984	46,254	21,283

Туристичні потоки Німеччини впродовж аналізованого періоду залишаються стабільно високими. Розвинена інфраструктура дозволяє приймати країні туристів на найвищому рівні. Темпи приросту доходів від туристичної сфери становлять 4–5 % щорічно. Сьогодні, навіть за умови пандемії COVID-19 статистичне управління Німеччини анонсує зростання економіки у 8 %.

Серед аналізованих країн найбільше туристів у 2019 р. прийняла столиця тюльпанів – Голландія – 46,254 млн осіб. Нідерланди приваблюють своєю культурою, побутом, кухнею, архітектурою, величезною кількістю барів, пабів, ресторанів та найкращими музеями світу – Ван Гога, Рембранта, Марії Тюсо, Мартена тощо. Саме тут відбуваються виставки унікальних творів найвидатніших митців людства, котрі манять відвідувачів з усього світу [32].

Третій блок конкурентоспроможності складають історико-культурні, природно-рекреаційні та людські ресурси. Усі сказані передумови для успішного розвитку туристичної сфери в Україні є. Багата історична

спадщина може достойно представляти не лише Львівщину, чи Київщину, а й Чернігівщину, Волинь, Полтавщину та інші регіони нашої країни. На жаль, у більшості органів місцевої влади туризм не посідає особливого значення. Відсутність бажання проводити рекламні акції рідного краю, висвітлювати дані про історичне минуле призводить до інформаційного вакууму, котрий складає враження у пересічного туриста, що там нічого нема, і туди нема чого їхати. Підтвердженням такої думки є відсутність належної інфраструктури. Особливо гостро це відчувається подорожуючи автомобілем, коли подолавши сотні кілометрів ніде поїсти чи відпочити із далекої дороги. На території Західної України туризм розвивається дещо динамічнішими темпами, адже вона довгий період часу перебувала під Авто - Угорським та Польським пануванням, що відобразилось на проєвропейському ставленні не лише до бізнесу, а й до життя в цілому. Місцеве населення у переважній більшості володіє не лише українською, російською мовами, а й німецькою, польською, англійською, італійською та ін. Низький рівень знань місцевим населенням іноземних мов тяж відлякує іноземців. Адже, за умови відсутності дорожніх знаків та дороговказів подорож вглиб країни стає екстремальним задоволенням, що для іноземного туриста є зовсім не прийнятним [32].

До культурної складової туристичної інфраструктури відносять: музеї, концертні зали, театри.

У табл.2.1.5 наведено показники кількості закладів культури України та їх відвідувачів за 2010-2017 рр.

Отже, інфраструктура туризму являється системою і об'єктом регіонального управління, яка складається з елементів підприємств та організацій різної галузевої приналежності. Розвинена туристична інфраструктура є основою сталого розвитку туризму в країні, здійснює прямий і непрямий вплив на її економіку та туристичний потенціал. Туристична інфраструктура вагомий важіль впливу в індустрії туризму, чим вона краща, тим більший потік туристів.

Таблиця 2.1.5

Показники кількості закладів культури України та їх відвідувачів за
2010-2017 рр. [14]

Роки	Кількість театрів, од.	Кількість глядачів на виставах, млн. осіб	Кількість концертних організацій, професійних творчих колективів, од.	Кількість слухачів на концертах, млн. осіб	Кількість музеїв, од.	Кількість відвідувачів музеїв, млн. осіб
2010	140	6,6	83	4,2	546	21,7
2011	133	6,7	82	4,1	570	21,8
2012	132	6,7	88	4,6	592	22,4
2013	133	6,9	85	4,6	608	22,3
2014	113	5,4	73	2,4	543	14,2
2015	113	5,6	73	2,5	564	15,1
2016	112	5,8	76	2,6	576	15,8
2017	113	6,2	76	2,8	574	16,4
Відхилення абсолютне 2017 р. до 2016 р. ($\pm$)	1	0,4	0,0	0,2	-2	0,6
Відхилення відносне 2017 р. до 2016 р., %	0,9	6,9	0,0	7,7	-0,3	3,8

У наступному підрозділі нами буде проведено аналіз стану та розвитку інфраструктурного забезпечення розвитку туризму Київської області.

2.2 Аналіз стану та розвитку інфраструктурного забезпечення розвитку туризму Київської області

Київська область є одним з найбільших регіонів України, займає площу 28,1 тис. км² (без Києва), що становить 4,7 % площі країни. За розмірами території Київська область займає 8 місце серед інших регіонів України. Розташована в басейні середньої течії Дніпра, більшою частиною на Правобережжі. На сході межує з Чернігівською і Полтавською, на південному-сході та півдні з Черкаською, на південному-заході – з Вінницькою, на заході – з Житомирською областями, на півночі – з Гомельською областю Білорусі. Північну частину області площею близько 2 тис. км займає Чорнобильська зона відчуження. Загальна кількість населення станом на 01 січня 2016 р. становила 1732,2 тис осіб, Середня щільність населення – 63,01 осіб на 1 км² (2005 р.). Найщільніше заселені центральні та південні райони області. Київщина є столичним регіоном, у центрі території якого знаходиться м. Київ – столиця України, потужний політичний, діловий, індустріальний, науково-технічний, транспортний та культурний центр країни, пов'язаний з областю тісними комерційними і соціальними зв'язками [25].

Розвиток туризму передбачає доступність рекреаційно-туристичних послуг широким верствам населення, а також захист національних інтересів. Наявність багатого культурного й природного потенціалу Столичного регіону відкриває можливості подальшого розвитку всіх видів рекреаційно-туристичних послуг.

У табл. 2.2.1 наведено показники кількості туристів, обслугованих туроператорами та турагентами, за видами туризму у Київській обл. за 2010-2020 рр.

Як свідчать дані табл. 2.2.1, кількість туристів, обслугованих туроператорами та турагентами в області у 2020 р. порівняно з 2019 р. скоротилася на 44,8 %. Кількість в'їзних (іноземних) туристів у 2020 р.

Таблиця 2.2.1

Показники кількості туристів, обслугованих туроператорами та турагентами, за видами туризму у Київській обл. за 2010-2020 рр., осіб [12]

Роки	Кількість туристів, обслугованих туроператорами та турагентами, усього	У тому числі		
		в'їзні (іноземні) туристи	виїзні туристи	внутрішні туристи
2010	30088	446	19247	10395
2011	12679	85	9724	2870
2012	18341	532	14645	3164
2013	24459	299	18511	5649
2014	13143	18	11465	1660
2015	11560	5	10207	1348
2016	25008	—	22569	2439
2017	36983	11	34811	2161
2018	66385	40	63025	3320
2019	86926	26	84374	2526
2020	47950	94	45151	2705
Відхилення абсолютне 2020 р. до 2019 р. ($\pm$)	-38976	68	-39223	179
Відхилення відносне 2020 р. до 2019 р., %	-44,8	260,3	-46,5	7,1

порівняно з 2019 р. скоротилася у 2,6 разів та кількість виїзних туристів скоротилася на 46,65 %. Дана тенденція пов'язана з пандемією COVID-19 в світі. В свою чергу кількість внутрішніх туристів за аналогічний період навпаки зросла на 7,1 %.

У табл. 2.2.2 наведено показники кількості туристів, обслугованих туроператорами та турагентами, за видами туризму у м. Київ обл. за 2010-2020 рр.

Як свідчать дані табл. 2.2.2, кількість туристів, обслугованих туроператорами та турагентами у м. Києві у 2020 р. порівняно з 2019 р. скоротилася на 64,2 %. Дана тенденція пов'язана з пандемією COVID-19 в світі.

Таблиця 2.2.2

Показники кількості туристів, обслугованих туроператорами та турагентами, за видами туризму у м. Київ обл. за 2010-2020 рр., осіб [13]

Роки	Кількість туристів, обслугованих туроператорами та турагентами, усього	У тому числі		
		в'їзні (іноземні) туристи	виїзні туристи	внутрішні туристи
2010	2047329	279141	1442252	325936
2011	944917	65725	786656	92536
2012	1768532	123703	1425459	219370
2013	2171181	97711	1855499	217971
2014	1850748	10658	1693363	146727
2015	1501985	8649	1333928	159408
2016	1841021	21143	1643728	176150
2017	2006088	27139	1758200	220749
2018	3550090	60062	3261115	228913
2019	4862129	74303	4528927	258899
2020	1739496	9737	1641509	88250
Відхилення абсолютне 2020 р. до 2019 р. (±)	-3122633	-64566	-2887418	-17649
Відхилення відносно 2020 р. до 2019 р., %	-64,2	-86,9	-63,8	-65,9

На відміну від області кількість внутрішніх туристів за аналогічний період навпаки також знизилася на 65,9 %.

Матеріальною основою рекреаційно-туристичного ринку Столичного регіону та вагомою структурною складовою його економіки є туристична інфраструктура.

Транспортний комплекс. Київська область загалом досить добре покрита мережею транспортних шляхів міжнародного, державного та обласного значення. Виняток стосується крайніх північних малозаселених районів області, які менш інтегровані у транспортну мережу і знаходяться на значній відстані від м. Києва.

Через територію області проходять 3 міжнародних транспортних коридори (№ 3, 7 і 9) та залізниці за 5 магістральними напрямками. На території області знаходиться найбільший в Україні аеропорт міжнародного класу «Бориспіль» (рис. 2.2.1).



Рис. 2.2.1 Основні транспортні шляхи Київської області [64]

Перевезення вантажів здійснюється, головним чином, залізничним та автомобільним транспортом. За рахунок зростання обсягів виробництва і реалізації промислової продукції, а також будівельних робіт, на

підприємствах транспорту протягом 2014-2018 рр. спостерігається тенденція до зростання обсягів перевезених вантажів.

Підприємствами транспорту за 2018 р. перевезено 11,4 млн т вантажів (без урахування перевезень для власних потреб), що становить 113,3 % від обсягу перевезень вантажів за 2017 р. Питома вага автомобільного транспорту в загальних обсягах вантажних перевезень становить 72,2 %, а залізничного – 27,7 %. У 2018 р. обсяги вантажних перевезень автомобільним транспортом становили 6,8 млн т, що у 1,7 раза більше порівняно з 2014 р.

Вантажообіг підприємств транспорту в 2018 р. становив 8836,2 млн ткм (94,2% від обсягу 2017 р.), з яких залізничного транспорту – 6918,1 млн ткм (78,3% від його загального обсягу), автомобільного – 1917,1 млн ткм (21,7 %).

У зв'язку зі зниженням попиту на послуги пасажирського транспорту через підвищення вартості тарифів протягом 2014-2018 рр. спостерігається зменшення обсягів пасажирських перевезень. За 2018 р. послугами пасажирського транспорту скористалися 132,3 млн пасажирів (на 4,8 % менше порівняно з 2017 р.), у тому числі автомобільним транспортом (з урахуванням перевезень фізичними особами-підприємцями) – 84,0 млн пасажирів, залізничним транспортом – 41,6 млн пасажирів (з урахування перевезень міською електричкою у м. Києві), тролейбусним – 6,1 млн пасажирів, авіаційним (вітчизняними авіакомпаніями) – 551,0 тис. пасажирів. Пасажирообіг (без урахування перевезень міською електричкою у м. Києві) становив 7805,8 млн пас. км або 109,1 % до обсягів 2017 р.

Згідно з маршрутною мережею приміських та міжміських автобусних маршрутів загального користування, які не виходять за межі території Київської області, в тому числі тих, які проходять від м. Києва до населених пунктів регіону, у Київській області функціонує 515 маршрутів, з них 277 приміських та 238 міжміських маршрутів.

За інформацією операторів стільникового зв'язку щоденна маятникова міграція населення з Київської області у місто Київ і навпаки залежно від

сезону становить понад 500 тис. осіб.

Конку rentною перевагою Київської області є найбільший в Україні Міжнародний аеропорт «Бориспіль», що займає площу майже 1 тис. га, на якій розташовані чотири пасажирські термінали і поштово-вантажний комплекс, а також дві злітно-посадочні смуги довжиною 4 км і 3,5 км відповідно.

Потребує оновлення електротранспорт області. Єдиним містом у Київській області, де функціонує електротранспорт (тролейбуси), є м. Біла Церква.

Автомобільні дороги та дорожня інфраструктура. Щільність автомобільних доріг загального користування з твердим покриттям державного та місцевого значення у Київській області становить 297,5 км на тис. км² при середньому показнику по Україні – 278,2 км.

Територією області пролягають 3 міжнародних транспортних коридори: Критський № 3 (суміщається з автомобільною дорогою М-06 Київ-Чоп (Е-40)), Критський № 9 (суміщається з автомобільними дорогами М-01 Київ-Чернігів-Нові Яриловичі (Е-95) та М-05 Київ-Одеса (Е-95)), Європа - Азія (суміщається з автомобільними дорогами М-06 Київ-Чоп (Е-40) та М-03 Київ-Харків-Довжанський (Е-40)).

Мережа доріг загального користування Київської області становить 8615,6 км, на них розміщено 485 мостів та шляхопроводи загальною протяжністю 15082 погонних метри.

Мережа доріг загального користування державного значення Київської області становить 2236,2 км, в тому числі: міжнародних – 428,8 км, національних – 382,8 км, регіональних – 708,2 км, територіальних – 716,4 км. Зокрема в розрізі категорій загальна протяжність закріплених доріг включає: I-ї категорії – 419,3 км, II категорії – 809,0 км, III категорії – 679,4 км, IV категорії – 328,5 км.

Мережа автомобільних доріг загального користування місцевого значення Київської області загальною протяжністю 6375,5 км, з них:

обласних – 4171,8 км, районних – 2203,7 км, 277 мостів та шляхопроводів загальною протяжністю 6137,8 погонних метри.

На рис. 2.2.2 наведено інформацію про стан автомобільних доріг загального користування у Київській обл.

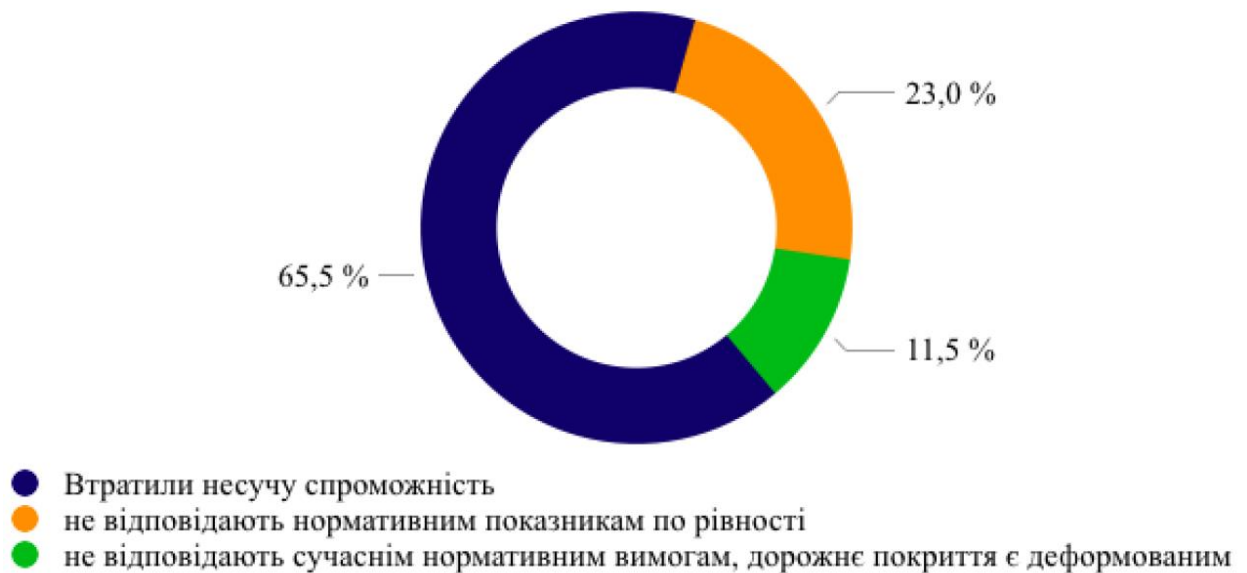


Рис. 2.2.2 Стан автомобільних доріг загального користування у Київській обл. [64]

З метою забезпечення безпечного, безперебійного та комфортного проїзду по автодорогах загального користування протягом 2014-2018 рр. у Київській області активізувались роботи з будівництва, реконструкції та ремонту автомобільних доріг загального користування. Обсяг фінансування робіт зріс з 251,7 млн грн у 2014 р. до 949,5 млн грн у 2018 р., або у 4,7 рази.

Фінансування дорожнього господарства Київської області у 2018 р. здійснювалося за рахунок коштів митного експерименту в сумі 1343,2 млн грн, субвенції з державного бюджету місцевим бюджетам на фінансування будівництва, реконструкції, ремонту і утримання автомобільних доріг, а також вулиць і доріг комунальної власності у населених пунктах у сумі 548, 9 млн грн (із них 439,2 млн грн були спрямовані на експлуатаційне утримання автомобільних доріг, а 109,8 млн грн використані на капітальний ремонт та реконструкцію доріг комунальної власності), коштів обласного

бюджету – 122,9 млн грн.

У 2018 р. проведено заходи із капітального, поточного та середнього ремонту автомобільних доріг місцевого значення на суму 641,4 млн грн та влаштовано понад 630 тис. м² (майже 90 км) дорожнього покриття, а також відремонтовано 48 км доріг загального користування державного значення на суму 338,1 млн грн.

За рахунок коштів субвенції виконано дорожньо-будівельних та ремонтних робіт на 50 дорогах та вулицях населених пунктів області і при цьому укладено майже 145,1 тис. м² дорожнього покриття.

За рахунок коштів обласного бюджету виконані роботи з будівництва, реконструкції та ремонту 76 об'єктів дорожнього господарства на суму 122,9 млн грн (влаштовано понад 145 тис. м² дорожнього покриття та тротуарів).

Протягом 2018 р. тривала робота з вирішення низки проблемних питань, пов'язаних з будівництвом ВКАД, зокрема, розроблено та подано для проходження комплексної державної експертизи в ДП «Укрдержбудекспертиза» проектну документацію двох ділянок ВКАД. Загальна вартість проектних робіт становить 169,4 млн грн.

Галузь культури Київської області представлена цілісною мережею закладів та установ, серед яких 1826 закладів культури і мистецтва, зокрема 839 клубних закладів, 875 бібліотек, 41 музей, 2 центри дозвілля, 2 парки культури та відпочинку, 61 школа естетичного виховання.

Зкладами культури обласного підпорядкування є Київська обласна бібліотека для дітей, Київська обласна бібліотека для юнацтва Київська музично-театральна бібліотека, Академія мистецтв ім. Павла Чубинського, Національний музей-заповідник «Битва за Київ у 1943 р., Вишгородський історико-культурний заповідник, Київський обласний археологічний музей, Яготинський історичний музей, Ржищівський археолого-краєзнавчий музей, Меморіальний музей К. Г. Стеценка, Меморіальний музей-садиба І. С. Козловського, Білоцерківський краєзнавчий музей, Київський академічний

обласний музично-драматичний театр ім. П. К. Саксаганського, Симфонічний оркестр «Академія», Київський обласний центр народної творчості та культурно-освітньої роботи, Київський обласний центр охорони і наукових досліджень пам'яток культурної спадщини, Київські обласні курси підвищення кваліфікації працівників культури.

Велика увага в області приділяється проведенню культурно-мистецьких та просвітницьких заходів різних рівнів. Візитною карткою Київської області стали Міжнародний фестиваль дитячої демократії, творчості, телебачення та преси «Золота осінь Славутича», обласний фестиваль-конкурс дитячої творчості «Дебют», Міжнародна науково-практична конференція «Старожитності Вишгородщини», обласний фестиваль національних спільнот «Київщина – сузір'я злагоди» та ін.

На території Київської області під охороною держави перебуває 3961 об'єкт культурної спадщини, з них 2067 – пам'яток археології, 1571 – пам'ятки історії, 166 – пам'яток монументального мистецтва, 53 – пам'ятки архітектури, 15 – пам'яток садово-паркового мистецтва та 89 – пам'яток науки та техніки. Загальна кількість об'єктів культурної спадщини, занесених до переліку щойно виявлених становить 493 об'єкти. На пам'ятки культурної спадщини укладено 709 охоронних договорів, оформлено 151 паспорт об'єкта (пам'ятки) культурної спадщини. Вісім міст Київщини мають статус історичного населеного місця, де зберігся історичний ареал з об'єктами культурної спадщини (табл. 2.2.3).

Музеї Київщини є скарбницею історичної та культурної спадщини, а музейні експонати – носіями безцінної інформації про історію та культуру рідного краю. В Київській області мережа музейних закладів нараховує 41 музей, з них два заповідники і шість музеїв обласного підпорядкування: шість музеїв, а саме: 2 історичні («Яготинський історичний музей» та «Ржищівський археолого-краєзнавчий музей»), 2 мистецькі («Меморіальний музей К.Г. Стеценка» (с. Веприк Фастівського району), «Меморіальний музей-садиба І. С. Козловського» (с. Мар'янівка Васильківського району)

Таблиця 2.2.3

Показники кількості об'єктів культурної спадщини Київської обл. у
2016-2018 рр. [64]

Показники	Роки				
	2014	2015	2016	2017	2018
Кількість пам'яток, що перебувають на державному обліку	3 597	3 597	3 597	3 597	3 961
Кількість пам'яток, що занесені до Державного реєстру нерухомих пам'яток України	232	232	232	232	419
Кількість відреставрованих пам'яток	5	19	52	63	113
Кількість укладених охоронних договорів	9	17	68	21	5
Кількість оформлених паспортів	4	2	9	5	7
Кількість пам'яток, що пройшли інвентаризацію	0	0	0	0	118

та 2 комплексні музеї («Білоцерківський краєзнавчий музей» та «Київський обласний археологічний музей» (с. Трипілля Обухівського району); два заповідники – Вишгородський історико-культурний заповідник та Національний музей-заповідник «Битва за Київ у 1943 році» (с. Нові Петрівці Вишгородського району) – за профілем – історичні [64].

Київщина – край, багатий своєю історією, яку бережуть для нащадків музеї. Найвідоміші серед них – Національний історико-етнографічний заповідник «Переяслав», Яготинський державний історичний музей, Білоцерківський та Бориспільський державні краєзнавчі музеї та ін. Загалом у музеях Київщини зберігається понад 500 тис. експонатів. Національний історико-етнографічний заповідник «Переяслав» є одним із найбільших заповідників не тільки Київщини, але й України. У його складі 23 тематичних музеї, 11 церковних споруд, 16 вітряків, 140 об'єктів історико-культурної спадщини, більше 170 тис. експонатів музейного значення основного фонду: унікальні предмети часів трипільської культури, скіфських часів, козацької доби. Загальна площа заповідника 30,5 гектарів. Екскурсійними послугами НІЕЗ «Переяслав» щорічно користуються близько 300 тис. відвідувачів. Їм

пропонується відвідати музеї: «Заповіту» Т. Г. Шевченка, Меморіальний академіка В. Г. Заболотного, Археологічний, Козацької Слави, Трипільської культури, Меморіальний Г.С. Сковороди, Кобзарства, Українського одягу Середньої Наддніпрянщини, Народної архітектури та побуту Середньої Наддніпрянщини та ін.

Багатство культурно-історичних пам'яток визначають роль Київської області як важливого рекреаційного регіону. Тут нараховується до 6 тисяч пам'яток археології, історії та мистецтва, які перебувають під охороною держави, 17 заказників, 35 пам'яток природи, 8 парків-пам'яток садово-паркового мистецтва і 12 заповідних урочищ. Київська земля дала світові таких визначних державних мужів, як: Ярослав Мудрий, Іван Мазепа, Феофан Прокопович, І. М. Сошенко, П. П.Чубинський, Г. М.Косинка, І. С. Козловський, А. С. Малишко і багато інших видатних особистостей.

Переяслав-Хмельницький – найстаріше місто у Київській області. У літописних джерелах перші згадки про нього датуються 907 р.

Місто Ірпінь, розташоване за 27 км від столиці України Києва, відоме як оздоровниця державного значення. Виникло воно в 1902 р. під час будівництва залізниці Київ – Ковель. Розташоване у мальовничій місцевості місто Ірпінь широко відоме як кліматичний курорт. Тут налічується близько двох десятків санаторіїв і профілакторіїв, будинків відпочинку, більше десяти таборів дозвілля і відпочинку.

Біла Церква – найбільше місто Київської області, розташоване по обидва береги мальовничої річки Рось за 70 кілометрів від столиці України – міста Києва. Засноване ще у 1032 р. Ярославом Мудрим (фортеця Юр'їв) Перлиною є Білоцерківський дендрологічний парк «Олександрія», закладений графінею Олександрою Браницькою наприкінці XVIII – початку XIX ст.

Ржищів – місто, що розташоване у гирлі річки Легличі, яке виникло на місці старовинного міста Івангорода, згадується у літописах ще в 1151 р.

Обухівський район знаходиться в центральній частині Київської

області за 30 кілометрів від міста Києва. Обласний археологічний музей розташований на дніпровській кручі (с. Трипілля) на місці городища, де було давнє місто Трипіль. Експозиція музею розповідає про історичні події, які відбувалися на Київщині від палеоліту до кінця ХУІІІ ст. У музеї представлені старожитності зарубинецької, черняхівської, київської, колочинської, лука-райковецької, волинцівської та роменської культур.

Згурівський дендропарк був заснований у 60-х роках ХІХ ст. графом Кочубеєм і має 382 види дерев і кущів, завезених з Європи, Азії та Америки. Яготинський парк створений наприкінці ХVІІІ ст. князем Розумовським. Флора до парку була завезена з Європи, Азії та Америки. Ташанський парк (Переяслав-Хмельницький район) заснований князем Горчаковим наприкінці ХVІІІ ст. [27].

Протягом 2014-2018 рр. кількість вистав у репертуарі Київського академічного обласного музично-драматичного театру ім. П. К. Саксаганського збільшилась на 39 і становить 91 виставу. Щороку відбувається 600-700 показів вистав та концертних програм. Кількість глядачів, що переглянули вистави та концертні програми, становила в середньому понад 10000 осіб на рік. Випуск нових вистав упродовж 2014-2018 років відбувався в середньому по 13 вистав протягом року.

Музичне мистецтво в Київській області представлене КП КОР «Симфонічний оркестр «Академія». Репертуар оркестру складається з творів українських композиторів, світової класики, творів сучасних композиторів та налічує понад 300 композицій. Протягом 2014-2018 рр. кількість слухачів всього і, зокрема, Київської області зросла в середньому на 32 %. З 2016 р. у репертуарі оркестру з'явилося одразу 6 нових концертних програм, і щороку кількість зростала [64].

У табл. 2.2.4 наведено показники функціонування закладів культури та мистецтва у м. Києві обл. за 2010-2017 рр.

До рекреаційної складової слід віднести організації, котрі безпосередньо приймають участь у туристичному обслуговуванні.

Таблиця 2.2.4

Показники функціонування закладів культури та мистецтва у м. Києві
обл. за 2010-2017 рр. [13]

Роки	Кількість театрів, од.	Кількість глядачів на виставах, тис. осіб	Кількість концертних організацій, професійних творчих колективів, од	Кількість слухачів на концертах, тис. осіб	Кількість музеїв, од	Кількість відвідувачів музеїв, тис. од.
2010	33	1147,2	24	521,4	42	4266,5
2011	27	1188,9	23	601,4	43	4786,0
2012	27	1276,7	24	866,0	44	5616,8
2013	27	1278,2	24	554,6	43	5130,2
2014	24	1189,8	24	645,8	40	3151,6
2015	23	1324,7	23	686,3	42	3117,9
2016	23	1452,2	23	619,4	44	3354,9
2017	23	1552,1	22	602,0	40	3539,0
Відхилення абсолютне 2017 р. до 2016 р. ($\pm$)	0,0	99,9	-1,0	-17,4	-4,0	184,1
Відхилення відносне 2017 р. до 2016 р., %	0,0	6,9	-4,35	-2,8	-9,1	5,5

У табл. 2.2.5 наведено показники функціонування колективних засоби розміщування (юридичні особи, відокремлені підрозділи юридичних осіб) у Київській обл. за 2018-2020 рр.

Таблиця 2.2.5

Показники функціонування колективних засоби розміщування (юридичні особи, відокремлені підрозділи юридичних осіб) у Київській обл.
за 2018-2020 рр. [12]

Роки	Кількість колективних засобів розміщування, од	Кількість місць у колективних засобах розміщування, од	Кількість осіб, що перебували у колективних засобах розміщування
1	2	3	4
2018	86	9489	374973

Продовж. табл. 2.2.5

1	2	3	4
2019	96	10184	319670
2020	80	9910	189169
Відхилення абсолютне 2020 р. до 2019 р. ($\pm$)	-16	-274	-130501
Відхилення Відносно 2020 р. до 2019 р., %	-16,7	-2,7	-40,8

У табл. 2.2.6 наведено показники функціонування колективних засоби розміщування (юридичні особи, відокремлені підрозділи юридичних осіб) у м. Київ за 2018-2020 рр.

Таблиця 2.2.6

Показники функціонування колективних засоби розміщування (юридичні особи, відокремлені підрозділи юридичних осіб) у м. Київ за 2018-2020 рр. [13]

Роки	Кількість колективних засобів розміщування, од	Кількість місць у колективних засобах розміщування, од	Кількість осіб, що перебували у колективних засобах розміщування
2018	140	20662	1214889
2019	129	19619	1226428
2020	132	19877	56687
Відхилення абсолютне 2020 р. до 2019 р. ($\pm$)	3,0	258	-1169741
Відхилення Відносно 2020 р. до 2019 р., %	2,3	1,3	-95,3

Дані таблиці 2.2.6 свідчать що у період пандемії COVID-19 кількість осіб, що перебували у колективних засобах розміщування vscnf скоротилася у 21 раз.

У табл. 2.2.7 наведено показники кількості санаторно-курортних та оздоровчих закладів у Київській обл. за 2010-2017 рр.

Таблиця 2.2.7

Показники кількості санаторно-курортних та оздоровчих закладів у
Київській обл. за 2010-2017 рр. [12]

Роки	Санаторії та пансіонати з лікуванням		Санаторії–профілакторії		Будинки і пансіонати відпочинку		Бази та інші заклади відпочинку	
	всього	у них ліжок, тис.	всього	у них ліжок, тис.	всього	у них місць, тис.	всього	у них місць, тис.
2010	13	2,3	5	0,5	2	0,2	60	8,5
2011	13	2,2	5	0,5	1	...	62	8,8
2012	12	2,2	5	0,5	1	...	56	8,2
2013	12	2,2	5	0,6	1	...	57	8,2
2014	11	2,1	5	0,6	1	...	56	8,3
2015	12	2,4	4	0,6	1	...	52	7,9
2016	12	2,4	3	0,5	1	...	42	6,4
2017	10	2,1	2	0,5	1	...	36	4,0

У табл. 2.2.8 наведено показники кількості санаторно-курортних та оздоровчих закладів у м. Київ за 2010-2017 рр.

Таблиця 2.2.8

Показники кількості санаторно-курортних та оздоровчих закладів у м.
Київ за 2010-2017 рр. [13]

Роки	Санаторії та пансіонати з лікуванням		Санаторії-профілакторії		Будинки і пансіонати відпочинку		Бази та інші заклади відпочинку	
	всього	у них ліжок, тис.	всього	у них ліжок, тис.	всього	у них місць, тис.	всього	у них місць, тис.
2010	16	3,3	9	0,9	2	0,5	20	2,4
2011	16	3,1	10	1,1	2	0,5	20	1,9
2012	14	2,4	9	1,3	1	0,2	13	2,4
2013	13	2,7	5	0,7	2	0,2	12	1,7
2014	15	2,9	6	0,8	2	0,2	14	2,0
2015	11	2,6	4	0,5	2	0,2	7	1,5
2016	10	2,4	3	0,4	–	–	8	1,5
2017	9	2,1	2	0,4	–	–	8	1,6

Ознайомлення з даними табл. 2.2.7-2.2.8 свідчить що за досліджуваний

період кількість санаторно-курортних та оздоровчих закладів постійно зменшується.

У табл. 2.2.9-2.2.10 наведено показники кількості дитячих закладів оздоровлення та відпочинку, які працювали влітку в м. Київ та Київській обл. за 2010-2019 рр.

Таблиця 2.2.9

Показники функціонування дитячих закладів оздоровлення та відпочинку, які працювали влітку в Київській обл. за 2010-2019 рр. [12]

Роки	Кількість закладів, одиниць		У них місць, одиниць		Кількість дітей, які перебували у закладах, осіб	
	усього	у тому числі заклади оздоровлення	усього	у тому числі у закладах оздоровлення	усього	у тому числі у закладах оздоровлення
2010	522	15	4065	3450	37924	9495
2011	553	15	4363	3838	45239	11408
2012	477	10	3513	2758	34755	9060
2013	520	10	3693	2708	47214	10109
2014	400	13	4668	3508	41343	10833
2015	382	12	4315	3188	30566	9880
2016	433	13	4860	3247	35804	11811
2017	415	11	4703	3013	34819	9393
2018	453	4	3705	1075	31910	3202
2019	443	4	3973	1150	32572	3390

Таблиця 2.2.10

Показники функціонування дитячих закладів оздоровлення та відпочинку, які працювали влітку у м. Київ обл. за 2010-2019 рр. [13]

Роки	Кількість закладів, одиниць		У них місць, одиниць		Кількість дітей, які перебували у закладах, осіб	
	усього	у тому числі заклади оздоровлення	усього	у тому числі у закладах оздоровлення	усього	у тому числі у закладах оздоровлення
1	2	3	4	5	6	7
2010	131	6	1272	1100	10964	2690
2011	109	5	1052	980	9620	2427
2012	104	5	890	890	9354	2455

Продовж. табл. 2.2.10

1	2	3	4	5	6	7
2013	111	8	1270	1270	11274	3217
2014	102	7	1258	1258	10773	3546
2015	80	4	1388	540	8943	1460
2016	88	2	2038	990	10001	1661
2017	82	1	1988	1050	13180	3841
2018	73	1	2164	1124	13409	4055
2019	81	1	2294	1124	14167	3926

Загальний рейтинг Київської області наведений у табл. 2.2.11.

Таблиця 2.2.11

Розраховані індекси розвитку інфраструктури Київської обл. [25]

Складові інфраструктури (підсистема)	Значення індексу	Рейтинг
Транспортна підсистема ІРт.с.	1,00870	4
Підсистема зв'язку ІРс.з.	1,30704	1
Екологічна (природоохоронна) підсистема ІРп.с.	1,19193	11
Рекреаційна підсистема (туризм) ІРр.с.	0,88095	19
Підсистема житлово-комунального господарства ІРс.жкг	1,03158	20
Освітня підсистема ІРо.с.	0,99502	3
Медична підсистема ІРм.с.	1,01223	4
Підсистема соціального забезпечення ІРс.с.з.	1,0202	1
Культурна підсистема ІРк.с.	1,06652	1
Інтегральний індекс динаміки розвитку інфраструктури ІРінф.	1,05103	17

Як свідчать дані табл. 2.2.11 у 2015 р. за показником індексу розвитку інфраструктури Київщина належить до категорії регіонів середнього рівня розвитку та посідала 17 місце з 22. Найкраще виглядає індекс розвитку складової зв'язку, який має найвищий показник серед усіх областей, що є в полі зору дослідження. А показник рівня розвитку рекреаційної складової є найнижчим серед індексів інших показників і є одним із найнижчих серед аналогічних показників інших областей. Також слід зазначити, що у порівнянні з із показниками індексів окремих складових в цілому по Україні, Київська область має вищі показники за такими складовими: транспорт,

зв'язок, освіта (але незначно), медицина, соціальний захист, культура. Значно менші показники індексів у порівнянні з загальноукраїнськими за такими складовими: рекреація, екологія та охорона природи, житлово-комунальне господарство [25].

Отже, можна стверджувати що Київська обл. та м. Київ має потужні історико-культурні та рекреаційні ресурси. Протягом 2014-2018 рр. в області вживалися заходи щодо ефективного використання туристичного потенціалу, основою якого є майже 6 тис. об'єктів історико-культурної спадщини. Однак, туристичний потенціал Київської області не використовується ефективно через застарілу мережу туристичних маршрутів та відсутність мобільних туристичних додатків з детальною інформацією про туристичні локації області. Незважаючи на це, до 2019 р. потік туристів в область мав стійку тенденцію до зростання. Проте через повільні темпи введення в дію нових готелів та реконструкцію існуючих баз відпочинку і туристичних баз їх послугами не можуть скористатися майже 25 тис. туристів, наприклад, що відвідують м. Чорнобиль. Беззаперечною перевагою регіону до війни була транспортна інфраструктура, яка наразі є частково знищеною, потребують відновлення багато соціально-культурних об'єктів.

Незважаючи на складну ситуацію в туристичній галузі в післявоєнний час відбудова та розбудови туристичної інфраструктури, підвищення якості її функціонування повинна стати ключовою у стратегії економічного відновлення України.

У наступному підрозділі роботи нами будуть визначені напрями розвитку туристичної інфраструктури Київської області.

2.3 Напрями розвитку туристичної інфраструктури Київської області

З метою розвитку інфраструктури Київщини вважаємо за доцільне зосередити увагу і розвивати території які є мають недооцінений туристичний потенціал, а саме м. Боярка і прилеглі території які наразі є «білими плямами» на туристичній карті як України, так навіть і Київської області, що можна помітити на головних інформаційних туристичних ресурсах країни

Проаналізуємо туристичну інфраструктуру м. Боярка.

1. Аналіз туристичних ресурсів за типами, а також їх оцінка дають підстави виділити основні їх групи для розвитку туризму в м. Боярка та на прилеглих територіях, зокрема лісові масиви Боярської лісової дослідної станції, ставки, р. Ірпінь. Наявність і розташування цих ресурсів на території в подальшому дасть можливість правильно і ефективно їх використовувати.

2. Аналіз доступності та логістики. Транспортна доступність автомобільним сполученням з м. Київ можлива громадським автотранспортом і автомобілем: швидко і зручно, через незначну віддаленість Боярки від Києва та мережу автомобільних доріг. Найпевніше, приватний автомобільний транспорт у найближчі роки буде основним способом приїзду туристів до м. Боярки та околиць. Транспортна доступність приміським залізничним сполученням також досить добра, оскільки через Боярку проходить велика кількість приміських поїздів. Проте стан рухомого складу, який обслуговує цей напрямок низької якості. Транспортна доступність приміським сполученням маршрутними таксі теж доволі розвинута: з Києва до Боярки можна приїхати від різних станцій метро. Проте, як і з приміськими поїздами, якість обслуговування у маршрутних таксі є низькою.

3. Аналіз інфраструктури для туризму. На даний момент закладами обслуговування туристів є: 10 закладів розміщення (сумарною місткістю

понад 300 осіб (7 готелів і баз відпочинку, 1 садиба зеленого туризму, 2 гуртожитки)); 5 туристичних фірм (виїзного туризму); 2 пункти велопрокату; 4 кінні центри; 1 облаштована екостежка.

На даний момент близько половини місткості закладів розміщення займають гуртожитки Боярської лісової дослідної станції та Укрцентркадрилісу. Більшість закладів розміщення туристів – середнього та бюджетного формату. Частина з них розташована у місті і направлена більше на обслуговування подій, інша частина – в лісових масивах і направлена на відпочинковий формат туризму. Якість обслуговування порівняно невисока, а при зростанні туристичного потоку ще й кількісно недостатня. Також бракує сучасних цікавих закладів обслуговування туристів, в тому числі і харчування. В м. Боярці і на прилеглих територіях непогана база для велосипедного та кінного туризму, з добре напрацьованим досвідом. З облаштованих туристичних стежок є лише невелика екологічна стежка. Туристичні фірми на території є, але на даний момент вони не працюють на розвиток внутрішнього ринку.

4. Аналіз управлінських основ та маркетингу можна розділити на 1) слабкі сторони: незначне позиціонування Боярки в туризмі; відсутність місцевих спільнот із розвитку туризму; відсутність туристичного бренду; 2) сильні сторони: наявність туристичного досвіду, гідів та базового ресурсу для обслуговування; наявність активних людей і організацій для туризму (ГО «ВелоБоярка», турклуб «Іскра», ГО «Валькірія»); місцеві краєзнавці та історики; авчальні заклади поряд, у т.ч. Боярський коледж екології і природних ресурсів; Боярська лісова дослідна станція.

У роботі пропонуємо зосередити увагу на розвитку туристичної дестинації «Долина двох рік», для якої м. Боярка є одним із логістично-комунікаційних центрів.

Екологічні стежки і туристичні маршрути «Долини двох рік», які почали створюватися за останні роки і до якої Боярка є однією із «точок входу» на територію. Об'єднання туристичних шляхів з даним туристичним

продуктом зможе підсилити обидві сторони, а боярчани зможуть використати туристичний потік, який вже почав формувати проект «Долина двох рік».

Приклади подібних туристичних продуктів за кордоном і в Україні, які доцільно реалізувати на туристичній дестинації «Долина двох рік».

Продукти на основі лісового фонду мають великі можливості для туризму з різноманітним набором пропозицій, якими можуть бути:

1) туристичні шляхи, призначені для різних видів туризму, спорту, активного відпочинку (в нашому випадку – пішохідного, велосипедного, кінного, скандинавської ходьби тощо). Користувачами таких продуктів є активні люди, які часто подорожують індивідуально. Тому для них необхідно створити безпечні і комфортні умови перебування на території (знакування, маркування і облаштування шляхів), а також забезпечити різними послугами і сервісами з боку місцевих підприємців;

2) екологічні стежки для пізнання природи. Такі стежки можуть бути як комбіновані (включати різнопланові об'єкти огляду), так і спеціалізовані, наприклад ботанічні чи орнітологічні, з відповідним знакуванням, інфраструктурою та інформаційним забезпеченням. Зазвичай такі стежки мають позначені точки початку та кінця стежки, спеціальне маркування та знаки навігації (відмінні від туристичних шляхів). Обов'язковими елементами є пізнавальна інформація, що відображає тематику екостежки, а також різноманітні форми малої архітектури, як оглядові майданчики і вежі, місця для спостереження за тваринами, обладнані місця для лекцій на природі, відпочинку, санітарних потреб, тощо.

Екологічні стежки, на відміну від туристичних шляхів, зазвичай невеликої протяжності, розраховані на індивідуальних туристів і малі групи, котрі сповідують принципи екотуризму. Їх користувачі – насамперед, сім'ї з дітьми, активна і свідома молодь, нішеві групи. При створенні декількох екостежок, принаймні одну потрібно зробити інклюзивною. Добрим доповненням для функціонування в регіоні екостежок є наявність на місці

навчального центру (інформаційного або візит-центру), гідів та інших супутніх послуг;

3) навчальний або візит-центр – окремі споруди, облаштовані для прийому туристів, проведення стаціонарної екоосвіти, місце початку відвідування регіону. Такі центри успішно функціонують там, де є сучасні інтерактивні експозиції, кваліфіковане обслуговування, місця для лекції чи кінозали, місця для продажу сувенірної та іншої супутньої продукції для туристів;

4) «Зелені та «білі» школи – дитячі та молодіжні табори для стаціонарних навчально-пізнавальних заходів, які проводяться в певні сезони (переважно в період літніх та зимових канікул) у форматі таборів, а також можуть проводитись у вихідні дні у форматі коротких навчань. Необхідним для таких таборів є якісна організація з цікавою програмою і супроводом, а також база для розміщення та харчування;

5) тімбілдінг – корпоративні програми командотворчих тренінгів, які дуже часто проводять на природі. Одним з поширених його видів є т. зв. «мотузковий курс». Це активний формат тренінгів, спрямований на покращення навичок роботи в команді, особистісного розвитку, формування лідерства. В якості спорядження часто використовуються альпіністське спорядження (мотузки, карабіни, страхувальні системи, засоби для переправ, інші навісні конструкції). На таких тренінгах учасникам ставлять різноманітні завдання, які вони повинні вирішити шляхом спільних/командних логічних і фізичних вправ, з відповідним аналізом зробленого. Площадками для них є переважно лісові зони. Такі тренінги час від часу вже проводилися у лісових масивах поряд із Бояркою. Їх замовниками переважно є різноманітні комерційні підприємства. Командотворчі тренінги часто комбінуються з іншими послугами – кейтерінгу, організації подій, активного відпочинку, проживання, перевезень та інших. Організація таких програм поряд з Бояркою не потребує великих організаційних та фінансових зусиль, натомість може мати позитивний ефект

(у т. ч. фінансовий) для такого виду підприємницької діяльності, а також для позитивного іміджу території;

б) лісова терапія (Shinrin-yoku) – японська практика, яка вже відома у багатьох країнах світу і набирає популярності, насамперед, серед мешканців великих міст для покращення фізичного і психічного самопочуття. Її ще називають «купанням у лісі». Це досить простий, але ефективний спосіб відпочинку, що не вимагає значних фізичних навантажень, а більше спрямований на «відчуття» лісу всіма органами чуття людини: слухати спів птахів, насолоджуватися візуально красою лісу незалежно від пори року, почути нові запахи, торкнутися зеленого моху, листка чи дерева тощо. Часто лісову терапію поєднують із медитаціями. За цією практикою, достатньо проводити у лісі 2-3 години один раз на тиждень, щоб суттєво зменшити ризик раку, серцево-судинних, легеневих хвороб, психологічної втоми, депресії, безсоння. Лісова терапія підходить для людей будь-якого віку;

7) Bushcraft (мистецтво життя в лісі) та різноманітні тренінги з виживання у природі. Приклади таких продуктів можна найбільше побачити за кордоном та, вже подекуди, і в Україні. Такі програми можуть бути не лише для категорії дорослих або чоловіків, а цілком успішно для дітей або сімей. Їхня цінність, окрім типових навичок життя в лісі, у навчанні відповідального ставлення до лісу і природи загалом. Необхідними для таких програм є кваліфіковані оператори цього продукту.

Напрямок розвитку туризму Боярки через поєднання з іншими територіями дає можливість розширити можливості обох сторін. У випадку долучення до проекту «Долина двох рік», що реалізується на території сусідніх сіл Забір'я, Жорнівка, Княжичі, Бобриця, Музичі, Неграші та ін., місто Боярка є однією із транспортних точок входу. Тому розширення в майбутньому цього проекту до Боярки – цілком логічне, оскільки для Боярки і «Долини двох рік» лісові масиви Боярської лісової дослідної станції є однією із засад розвитку.

Проектом передбачено три напрямки розвитку: здорове тіло (активний

відпочинок), здоровий дух (події, екскурсії) і здорове суспільство (екоосвіта, підтримка місцевих громад і місцевого бізнесу), що перегукується із ресурсними можливостями Боярки і прилеглих територій. Фізичне приєднання до проекту може бути досить швидким, оскільки у ньому вже частково існують внутрішні продукти та інструменти їх промоції (є бренд, елементи уніфікованої інфраструктури, діючі події, активні мешканці громади і місцеві підприємці з послугами і крафтовими товарами).

Виходячи з потенціалу території та визначених туристичних продуктів за напрямками, можемо визначити типи і кількість мінімально необхідних елементів туристичної інфраструктури, а також менеджменту, маркетингу і послуг за кожним продуктом (в таблиці нижче):

4.1. Дорожня навігація та інфраструктура:

- знаки навігації на автомобільних шляхах;
- місця паркування транспорту для туристів.

4.2. Визначення і облаштування туристичних шляхів та екологічних стежок:

- головні туристичні інформаційні носії;
- інформаційні носії біля об'єктів відвідування;
- облаштування екостежок та туристичних маршрутів елементами знакування і маркування (Додаток А);
- мала архітектура (лавки, альтанки, оглядові майданчики і вишки, місця спостереження за тваринами).

4.3. Інша туристична інфраструктура на території:

- рекреаційні зони і їх облаштування;
- туристично-інформаційний офіс/центр (ТІЦ) згідно критеріїв у стандарті ISO (Додаток Б).

Одним із найважливіших питань для успішного розвитку туризму є маркетинг. Ключем до відкриття туристичної Боярки має бути територіальний брендинг та маркетинг. Його основні цільові групи це

вибрані групи туристів, місцеві підприємці і мешканці, інвестори та партнери. Територіальний маркетинг складається із позиціонування та просування. Тому перша його частина стосується визначених переваг території, які базуються на наявних ресурсах, і які «заховані» у бренді. Останній, в першу чергу, позиціонується на зовні, тому має показувати головні ідеї стратегічного розвитку території. Брендинг території не просто рисунок художника, а це певний процес, до якого варто залучати фахівців.

У туризмі територіальний бренд є дуже важливим, оскільки він переноситься на різні елементи інфраструктури, активно використовується у сувенірній продукції та промоції.

Маркетинг території допомагає сформувати зацікавлення до неї різних цільових груп. Він включає у себе комплекс інструментів та дій, які допомагають це зробити. Одними із важливих для Боярки мають стати:

- 1) туристичний сайт;
- 2) сторінка в соціальних мережах;
- 3) панорами, аеро-, фото-, відео-контент;
- 4) туристична карта (електронна та друкована);
- 5) набір друкованої промоційної продукції (в т.ч. брендovаних сувенірів);
- 6) туристичний календар (про події і заходи на території);
- 7) фенологічний календар (календар природи в різні сезони);
- 8) внутрішні промозаходи (організація інфотурів; прийом офіційних зустрічей тощо)
- 9) зовнішні промозаходи (пошук партнерств із туроператорами, івент-агентствами та іншими організаторами; участь у туристичних та дотичних до них виставках; участь у ділових заходах; зовнішня реклама).

У цілому, для розвитку більшості нових туристичних дестинацій України важливим є комплексний підхід і ряд послідовних кроків, яких рекомендуємо дотримуватися для м. Боярки та прилеглих територій наступних заходів.

1. Налагодження комунікацій, створення організаційних основ для менеджменту (кластерів, асоціацій тощо)
2. Розробка концепцій, стратегій та планів розвитку туризму
3. Створення туристичних продуктів: врахування туристичних ресурсів, тематичні продукти (гастро-, еко-, активний, етно- та ін.), бенчмаркінг, цільові аудиторії та їх потреби, фактори впливу, екологічна ситуація, навантаження від туризму, економічний ефект, інтеграція у різні проекти
4. Розвиток інфраструктури: комунальна, дорожня інфраструктура (дорожня інформація, транспортна логістика), туристична інфраструктура (знакування і маркування, інфошити та інфотаблиці, лавки, альтанки, місця для багаття, рекреаційні пункти, оглядові майданчики, сміттярки і сміттєві контейнери, туалети, перила, підсипки і облаштування стежок)
5. Візуалізація території: назва туристичної території, бренд, набір брендкованої навігації, набір брендкованої інфраструктури, набір брендованих сувенірів, набір брендкованої реклами, сайт, електронні карти і треки, мобільний додаток.
6. Промоція (маркетинг): інтернет-маркетинг (сайти, Google Map, соціальні мережі, відеоканали), участь у туристичних виставках, участь у тематичних виставках, дотичних до туризму, участь у різноманітних ділових заходах, обмін делегаціями, організація заходів і подій (змагання, квести, фестивалі, конференції, конгреси тощо), співпраця з партнерами, зовнішня реклама, видання путівників
7. Система туристичної інформації (ТІЦ): інформування, промоція, анімація, аналітика
8. Розвиток кадрового потенціалу: семінари (агротуризм, інтерпретація/гіди, МСБ в туризмі, знакування, безпека і допомога, проекти, гастротуризм, апітуризм, креативні і культурні проекти), навчальні тури, волонтерські заходи, залучення викладачів та студентів ЗВО.
9. Підтримка якості послуг: стандартизація, сертифікація [29].

На базі ВП НУБіП України «Боярська лісова дослідна станція» пропонуємо створити навчальна екологічна стежку для дітей дошкільного віку.

Навчальна екологічна стежка – наймолодший різновид педагогічно організованого маршруту на місцевості для проведення навчальної і пропагандистської природоохоронної роботи.

Головна мета екологічної стежки – виховання екологічно грамотної поведінки дитини в навколишньому природному середовищі, поширення знань про природу і людину як невід’ємну частину довкілля.

Екологічні стежинки виконують пізнавальну, розвиваючу, виховну, естетичну й оздоровчу функції. Використовуються для проведення навчальних екскурсій, прогулянок, масових заходів екологічно-натуралістичного спрямування, пропагандистської роботи з охорони природи.

Маршрут стежки проходить територією дошкільного закладу або ж у природних умовах (ліс, річка, поле, лука тощо) в тому випадку, коли дошкільний заклад розташований у сільській місцевості.

Стратегічні цілі екологічної стежки:

- формування в дітей наукового світогляду, екологічної свідомості і культури;
- навчання свідомого бачення взаємодії об’єктів живої та неживої природи;
- розробка й проведення на провідних пунктах стежки теоретичних і практичних занять;
- пропагування й проведення природоохоронних заходів;
- інформування про види рослин і тварин, навчання розпізнавати їх у природі;
- прищеплення дбайливого ставлення до об’єктів живої природи.

Щоб успішно облаштувати екологічну стежку, розпочинають роботу зі складання паспорта на неї, в якому визначається місцезнаходження стежки, її

завдання, історичні відомості, режим роботи, вказуються відповідальні за обладнання і наступне підтримання стежки в належному стані і подається короткий опис маршруту.

Екологічна стежка створюється поетапно. Спочатку слід детально обстежити територію і виділити найцікавіші об'єкти для спостережень. Вони повинні бути на території дошкільного закладу (міського) або недалеко від нього (у сільській місцевості), щоб можна було вести за ними систематичні спостереження. Кожен об'єкт – це своєрідна зупинка, тому її потрібно обов'язково назвати. Для дітей назва має бути зрозуміла і близька (наприклад, листяні дерева – «Гулівери» тощо).

Далі створюється карта-схема стежки, на яку наноситься маршрут (стрілочками вказується його напрям) і всі об'єкти у вигляді малюнків. Малюнки мають бути великими, яскравими, біологічно грамотними.

Головним критерієм вибору маршруту і зупинок екологічної стежинки є включення в неї якомога більше різноманітних для дітей об'єктів, їх доступність для спостереження дошкільниками. Ними можуть бути дерева (групи дерев), чагарники, мохи, гриби-трутовики, гнізда птахів на гілках, пеньки, мурашники, клумби, окремі рослини, місця регулярного скупчення комах, невеликі водойми, мікроландшафти різних природних угруповань (лука, ліс), дитячий город, альпійська гірка, окремі камені (при наявності), лікарський (аптечний) город (клумба), куточки праці та відпочинку, сад, парк, алеї, сквер тощо. Бажано виділити специфічні екскурсійні об'єкти на стежці — пам'ятки природи (цінні в науковому, культурно-пізнавальному та оздоровчому відношенні території та окремі об'єкти живої та неживої природи).

Для наочності на маршруті встановлюються інформаційні щити і знаки (таблички), їх виготовляють із дошок (краще соснових). Тексти, малюнки, символи вирізують, випалюють, малюють, потім дошки вкривають лаком і прикріплюють до декоративно оформлених стовпів. Це допомагає організовано вести групу відвідувачів заданим маршрутом, а ті, хто йтиме

екологічною стежкою без супроводу, також отримують потрібну інформацію. У початковому пункті встановлюють головний інформаційний щит. На ньому вказують назву, малюють схему всієї стежки із зупинками й умовними позначеннями, емблему, девіз, заклики. Наприклад: Екологічна стежина «Пізнайко».

На інших щитах (табличках) інформація має бути короткою і виразною у вигляді малюнків. На стежці можна розмістити різноманітні природоохоронні знаки. Щоб підвищити цікавість дітей до занять на екологічній стежці, вихователі разом з ними обирають «провідника» стежинки. Діти хочуть бачити його добрим, сміливим, чесним, справедливим, розумним, відважним. Ним можуть бути герої казок, оповідань про природу – хлопчик Котигорошко, Природолюб, Ластівка, персонажі дитячих журналів, кумедне мишеня Джері з мультфільму, представники рослинного або тваринного світу. Його доцільно намалювати на табличці, хоча б на початку маршруту, де він зустрічає дітей (малюнок має бути виконаний реалістично, тварини і рослини мають бути показані у природних умовах існування). Разом з персонажем дітей можна залучити до:

- обговорення проблемних ситуацій;
- екологічних ігор;
- розв’язання екологічних задач;
- пошукової діяльності;
- природоохоронної роботи в різні пори року.

На кожен екологічну зупинку створюється каталог, де зазначається перелік усіх об’єктів, які можна спостерігати у даному пункті. Крім цього, можна разом з дітьми розробити правила поведінки на зупинці, окремий девіз, обрати її господаря (героя казки, оповідання тощо). Прикріплюються фотографії (малюнки) об’єктів, зроблені у різні пори року і додається необхідна для вихователя інформація: біологічні, екологічні характеристики, дані про особливості поширення, тлумачення назви (чому так називається), відомості про народні назви, відображення цього образу у фольклорі (піснях,

казках, легендах, повір'ях тощо), значення об'єкта в житті людини і рекомендації, як використовувати його у роботі з екологічного виховання дошкільників і у просвітницькій роботі серед батьків.

Проведенню екскурсії на екологічній стежці передує ретельна підготовка. Вихователю слід заздалегідь пройти по стежці з метою дослідження її стану, розставлення позначок, встановлення зупинок, санітарного стану, безпеки для життя та здоров'я дітей. Продумати форму проведення екскурсії.

Перед проведенням екологічної екскурсії необхідно провести інструктаж. Дітям пропонується самостійно розробити пам'ятку-пораду щодо поведінки та спостереження за живими об'єктами, обговорити її.

Ознайомлення дітей з природою відбувається наочно-діяльнісним шляхом: на екскурсіях, прогулянках, під час спостережень і праці в куточку природи, на дитячому городі та квітниках. Тому у роботі з дітьми краще використовувати спостереження, працю, досліди, ігри, бесіди, читання казок та художніх творів про природу, розповіді вихователя, розповіді і казки, придумані дітьми [22].

Отже, розвиток туристичної дестинації «Долина двох рік» сприятиме збалансованому в екологічному, соціальному та економічному відношенні сталому розвитку місцевості, що тим самим підтримує туристичну привабливість територій та її популяризацію на туристичному ринку країни.

ВИСНОВКИ ТА ПРОПОЗИЦІЇ

Рекреаційно-туристичний комплекс Київської області має значні перспективи для розвитку. Цьому сприяє наявність ресурсного потенціалу, ефективне використання якого, є необхідною умовою розвитку та створення потужної рекреаційно-туристичної бази. Значну частину природного потенціалу складають: рекреаційні ландшафти, оздоровчі ресурси, природно-заповідні об'єкти, території історико-культурного призначення. Розвитку рекреаційно-туристичного комплексу Київської області сприяють такі чинники як: суспільно-географічне положення, транспортний і демографічний чинники, а також чинник ринкової кон'юнктури, історико-культурна спадщина, відносно сприятлива екологічна ситуація.

Для активізації туристичної діяльності в Київській області необхідна післявоєнне відновлення та розбудова туристичної інфраструктури, підвищення якості її функціонування. Для цього необхідні, перш за все:

- протекціоністська політика держави в сфері туризму та у сфері фінансування розбудови інфраструктурних об'єктів;
- підтримка в належному стані існуючих рекреаційних та об'єктів історико-культурної спадщини;
- сприятливий інвестиційний клімат у регіоні.

Для розвитку інфраструктури туризму в Україні, після перемоги України у війні необхідно вирішити такі основні завдання: визначити шляхи, форми та методи стимулювання розвитку всієї інфраструктури туристичної сфери; створити, з урахуванням соціально-економічних інтересів держави, ефективну модель інвестиційної політики в галузі туризму; удосконалити організаційні структури управління галуззю туризму; забезпечити раціональне використання та відновлення природного та історико-культурного середовища.

Це дасть змогу відновити туристичні потоки, а отже збільшити

надходження до державного і місцевого бюджетів; підвищити прибутковість підприємств, що безпосередньо надають послуги з туризму або є посередниками між їх виробниками та споживачами; підвищити рівень доходності підприємств, установ, що належать до туристичного бізнесу. Усе це сприятиме розвитку туризму, а як наслідок – підвищенню рівня соціально-економічного розвитку Київщини.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Бабарицька В. К. Менеджмент туризму. Туроперейтинг: навч. посібн. 2-е вид., перероб. та доп. / В. К. Бабарицька, О. Ю. Малиновська. – К.: Альтерпрес, 2008. 288 с.
2. Банько В. Г. Туристська логістика: навч. посіб. / В. Г. Банько. – К.: Дакор; КНТ, 2008. – 204 с.
3. Басюк Д. І. Трансформація туризму в Україні на принципах сталого розвитку: досвід європейських країн / Д. І. Басюк// Економіка та держава. 2019. – № 2. – С. 17–21.
4. Бойко М. Г. Ціннісно орієнтоване управління в туризмі: монографія / М. Г. Бойко. – К.: КНТЕУ, 2010. – 524 с.
5. Борушак М. Проблеми формування стратегії розвитку туристичних регіонів : монографія / М. Борушак. – Львів : ІРД НАН України, 2006. – 288 с.
6. Бошота Н. В. Туристична інфраструктура та її роль у розвитку туризму в регіоні / Н. В. Бошота, В. В. Папп // Науковий вісник Ужгородського університету. Серія : Економіка. – 2017. – Вип. 2. – С. 117-122.
7. Брич В. Я. Організація туризму: підручник / В. Я. Брич. – Тернопіль: ТНЕУ, 2017. – 448 с.
8. Брунець Б. Р. Сутність означення інфраструктура / Б. Р. Брунець // Науковий вісник НЛТУ України: збірник науково-технічних праць. – 2012. – Вип. 22.05. – С. 372-377.
9. Бутко М. П. Транспортна інфраструктура як складова туристичного потенціалу України / М. П. Бутко, Н. О. Алешугіна // Ефективна економіка. – 2009. – № 3 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://nbuv.gov.ua/UJRN/efek_2009_3_36
10. Воловик Л. М. Особливості розвитку рекреаційно-туристичного

комплексу столичного регіону (на прикладі Київської області) / Л. М. Воловик // Географія та туризм. – 2013. – Вип. 26. – С. 164-173.

11. Гайдук А. Б. Формування туристичної ринкової інфраструктури як фактор підвищення ефективності функціонування ринку туристичних послуг / А. Б. Гайдук // Регіональна економіка. – 1999. – № 2. – С. 172-177.

12. Головне управління статистики у Київській області України [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://kyivobl.ukrstat.gov.ua/>.

13. Головне управління статистики у м. Київ [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.kyiv.ukrstat.gov.ua/>.

14. Державна служба статистики України / Офіційний сайт [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://www.ukrstat.gov.ua/>.

15. Дружиніна В. В. Вектори розвитку авіаційної інфраструктури в контексті активізації туризму / В. В. Дружиніна // Вчені записки ТНУ імені В. І. Вернадського. Серія: Економіка і управління. 2019. – Т. 30 (69). – № 1. – С. 1-6.

16. ДСТУ 4268:2003. Державний стандарт України. Послуги туристичні. Засоби розміщування. Загальні вимоги. – К.: Держспоживстандарт України, 2004. – 14 с.

17. ДСТУ 4269:2003. Державний стандарт України. Послуги туристичні. Класифікація готелів. – К. : Держспоживстандарт України, 2004. – 13 с.

18. ДСТУ 4527:2006. Державний стандарт України. Послуги туристичні. Засоби розміщення. Терміни та визначення. – К. : Держспоживстандарт України, 2006. – 28 с.

19. Дудник І. М. Транспортна географія. Підручник / І. М. Дудник. – К.: НАУ, 2016. – 288 с.

20. Дутчак С. В. Управління регіональним розвитком туризму : навчальний посібник для студентів вищих навчальних закладів / С. В. Дутчак. – Чернівці : Чернівецький нац. ун-т, 2011. – 128 с.

21. Дядечко Л. П. Економіка туристичного бізнесу : навчальний

посібник / Л. П. Дяченко. – К.: Центр учбової літератури, 2007. – 224 с.

22. Заровнятих В. Л. Екологічна стежина як засіб екологічного виховання дошкільнят / В. Л. Заровнятих [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://genezum.org/library/ekologichna-stejyna-yak-zasib-ekologichnogo-vyhovannya-doshkilnyat>.

23. Збарський В. К. Регіональні особливості інфраструктурного забезпечення розвитку туризму в Україні / В. К. Збарський, Д. В. Грибова // Агросвіт. – 2020. – № 8. – С. 23–29.

24. Інфраструктура регіональних ринків туристичних послуг : монографія / Г. О. Горіна, О. Б. Чернега, Г. А. Богатирьова та ін. ; наук. ред. Г. О. Горіна. – Кривий Ріг : Вид. Р. А. Козлов, 2019. – 145 с. [Електронний ресурс] Режим доступу: <http://elibrary.donnuet.edu.ua/1373/>.

25. Інфраструктура регіонів України. Пріоритети модернізації. Аналітичне дослідження // ГО «Поліський фонд міжнародних та регіональних досліджень», Фонд імені Фрідріха Еберта. – Київ, 2017. – 108 с.

26. Інфраструктура туризму: конспект лекцій. Для здобувачів вищої освіти, які навчаються за спеціальністю 242 «Туризм» за усіма формами навчання / Укладачі: О. В. Поступна, Н. А. Леоненко. – Харків: НУЦЗУ, 2020. – 233 с.

27. Київщина: із минулого в майбутнє / [Авт. колектив: В. І. Власенко, Н. І. Конотопець, А. І. Наджос, Г.А. Савельєва]. – К.: Вид. центр «Академія», 2002. – 200 с.

28. Кіптенко В. К. Менеджмент туризму: підручник / В. К. Кіптенко. – К. : Знання, 2010. – 502 с.

29. Концепція розвитку туризму м. Боярка та прилеглих територій до 2025 року. – Боярка, 2020. – 42 с.

30. Корж Н. В. Управління туристичними DESTINATIONAMI : підручник / Н. В. Корж, Д. І. Басюк. – Вінниця: ПП «ТД Едельвейс і К», 2017. – 322 с.

31. Корнева Д. А. Проблеми розвитку інфраструктури туризму / Д. А. Корнева [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.>

nbuv.gov.ua/portal/Soc_Gum/Nzvdpu/geograf/2008_15/industrialnuu%20tyruzm.pdf

32. Кошова Б. Р. Оцінка елементів туристичної інфраструктури України у порівнянні з деякими країнами ЄС / Б. Р. Кошова // Вісник Хмельницького національного університету. Економічні науки. – 2021. – № 5. – Т. 1. – С. 52-56.

33. Кошова Б. Р. Соціально-економічний розвиток туристичної інфраструктури: дис. ... канд. екон. наук : 08.00.03 / Б. Р. Печенюк. Львів, 2018. – 231 с.

34. Кривега К. В. Туристична інфраструктура: поняття та складові / К. В. Кривега // Гуманітарний вісник ЗДІА. – 2005. – Вип. 21. – С. 118-124.

35. Лендел О. Д. Оцінка стану інфраструктури регіонального ринку туристичних послуг / О. Д. Лендел // Науковий вісник Мукачівського державного університету, Серія Економіка. – 2020. – Вип. 1 (13). – С. 159-168.

36. Любіцева О. О. Методика розробки турів : навчальний посібник / О. О. Любіцева. – К. : Альтерпрес, 2003. – 104 с.

37. Мальська М. П. Туристичний бізнес: теорія та практика : навч. посіб. / М. П. Мальська, В. В. Худо. – 2-ге вид., перероб. та доп. – К. : Центр учб. л-ри, 2012. – 368 с.

38. Михайліченко Г. І. Інноваційний розвиток туризму : монографія / Г. І. Михайліченко. – К. : Київ. нац. торг.-екон. ун-т, 2012. – 608 с.

39. Музиченко-Козловська О. В. Економічне оцінювання туристичної привабливості території: монографія / О. В. Музиченко-Козловська. – Львів: Новий Світ-2000, 2012. – 176 с.

40. Орлова М. Л. Функціональні складові інфраструктури туризму України / М. Л. Орлова // Геополитика и геодинамика регионов. – 2014. – № 2. – Т. 10. – С. 685-692.

41. Оцінка туристично-рекреаційного потенціалу регіону : монографія / за заг. ред. В. Г. Герасименко. – Одеса : ОНЕУ, 2016. – 262 с.

42. Петренко Е. А. Проблема монополізма на залізничному транспорті / Е. А. Петренко // Вісник Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту ім. акад. В. Лазаряна. – 2011. – Вип. 40. – С. 289-295.

43. Повх Г. П. Зміст та значення інфраструктурного забезпечення транскордонного співробітництва / Г. П. Повх, З. В. Герасимчук // Збірник наукових праць Черкаського державного технологічного університету. – 2009. – Вип. 24 – Ч. II. – С. 244-249.

44. Покоłodна М. М. Туристські ресурси України : підручник / М. М. Покоłodна, Т. В. Гордієнко, І. Л. Полчанінова ; Харків. нац. ун-т міськ. госп-ва ім. О. М. Бекетова. – Харків : ХНУМГ ім. О. М. Бекетова, 2019. – 222 с.

45. Полтавець А. М. Рекреаційний потенціал Київської області / А. М. Полтавець // Землеустрій, кадастр і моніторинг земель. – 2015. – № 4. – С. 72-81.

46. Про затвердження Державної стратегії регіонального розвитку на 2021-2027 роки : Постанова Кабінету Міністрів України № 695 від 5.08.2020 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <https://www.kmu.gov.ua/npas/pro-zatverdzhennya-derzhavnoyi-strategiyi-regionalnogo-rozvitku-na-20212027-t50820>.

47. Про курорти: Закон України від 05.10.2000 р. № 2026-III [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/2026-14><http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/324/95-%D0%B2%D1%80>.

48. Про оздоровлення та відпочинок дітей: Закон України від 04.09.2008 р. № 375-VI [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/375-17>.

49. Про особисте селянське господарство: Закон України: №742-IV від 15 травня 2003 р. / Відомості Верховної Ради України. – 2003. – № 29. – С. 232.

50. Про природно-заповідний фонд України: Закон України від 16.06.1992 р. № 2465-12 [Електронний ресурс]. – Режим доступу:

<https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2456-12>.

51. Про стандартизацію: Закон України №1315-VII від 05.06.2014 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/1315-18>.

52. Про туризм: Закон України від 15.09.1995 р. № 324/95-ВР [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/324/95-%D0%B2%D1%80>.

53. Програма розвитку туризму Київської області на 2021-2023 роки. – Київ, 2020. – 31 с.

54. Регіональний туризм: стратегія, ресурси, перспективи розвитку: Монографія / Кол. авторів; ред. Н. П. Мешко, В. Є. Редько, О. П. Крупський – Дніпро, Акцент ПП – 321 с.

55. Рекреаційна інфраструктура / Словник законодавчих термінів [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://search.ligazakon.ua/l_doc2.nsf/link1/TM036987.html

56. Розвиток туристичного бізнесу регіону : навчальний посібник / І. М. Школа, Т. М. Ореховська, О. П. Корольчук та ін. ; за ред. І. М. Школи. – Чернівці : Книги–XXI, 2007. – 292 с.

57. Руденко В. П. Географія природно-ресурсного потенціалу України : у 3 част. : підручник / В. П. Руденко. – Чернівці : Чернів. нац. ун-т, 2010. – 552 с.

58. Савченко В. Ф. Роль держави у розвитку туристичної індустрії України / В. Ф. Савченко, С. О. Стойка // Науковий вісник ЧДІЕУ. – 2013. – № 1(17). – С. 9-15.

59. Сакун А. Ж. Формування системи інфраструктури сільського зеленого туризму в Україні / А. Ж. Сакун, Т. О. Гакал // Агросвіт. – 2020. – № 7. – С. 97-101.

60. Сівакова О. А. Дослідження сучасного стану інфраструктури ринку туристичних послуг України / О. А. Сівакова, Д. В. Мангушев // Соціальна економіка. – 2019. – Вип. 58. – С. 100-107.

61. Смолій В. А. Енциклопедичний словник-довідник з туризму / В. А. Смолій, В. К. Федорченко, В. І. Цибух; передмова В. М. Литвина. – К.: Видавничий Дім «Слово», 2006. – 372 с.
62. Соколова К.О. Управління туристичним потенціалом підприємств / К.О. Соколова // Вісник Хмельницького національного університету. – 2010. – № 3. – Т. 1. – С. 208-210.
63. Сорока І. В. Проблеми та перспективи розвитку міжнародної туристичної інфраструктури в умовах глобальної економічної нестабільності І. В. Сорока // Ученые записки Таврического национального университета имени В. И. Вернадского. Серия «Экономика и управление». – 2012. – Вип. 25 (64). – С. 176-185.
64. Стратегія розвитку Київської області на 2021-2027 роки. – Київ, 2019. – 158 с.
65. Стратегія розвитку туризму та курортів на період до 2026 року. Схвалено розпорядженням Кабінету Міністрів України від 16 березня 2017 р. № 168-р [Електронний ресурс]. – Режим доступу : zakon2.rada.gov.ua/laws/show/168-2017-p.
66. Ткаченко Т. І. Сталий розвиток туризму: теорія, методологія, реалії бізнесу : монографія / Т. І. Ткаченко. – К.: Київ. нац. торг.-екон. ун-т, 2009. – 537 с.
67. Трегубов О. С. Формування інфраструктури туризму як умова вдосконалення діяльності підприємств туристичної сфери / О. С. Трегубов // Ефективна економіка. – 2013. – № 9 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=2325>.
68. Фоменко Н. В. Рекреаційні ресурси та курортологія / Н. В. Фоменко. – К.: Центр навчальної літератури, 2007. – 312 с.
69. Черчик Л. М. Стратегічний потенціал рекреаційної системи регіону: теорія, методологія, оцінка: монографія / Л. М. Черчик, Н. В. Коленда. – Луцьк: ЛНТУ, 2008. – 233 с.
70. Юхновська Ю. О. Сучасний стан транспортної інфраструктури

туристичної галузі України / Ю. О. Юхновська // Збірник наукових праць Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна «Проблеми економіки транспорту». – 2018. – Вип. 16. – С. 76-84.

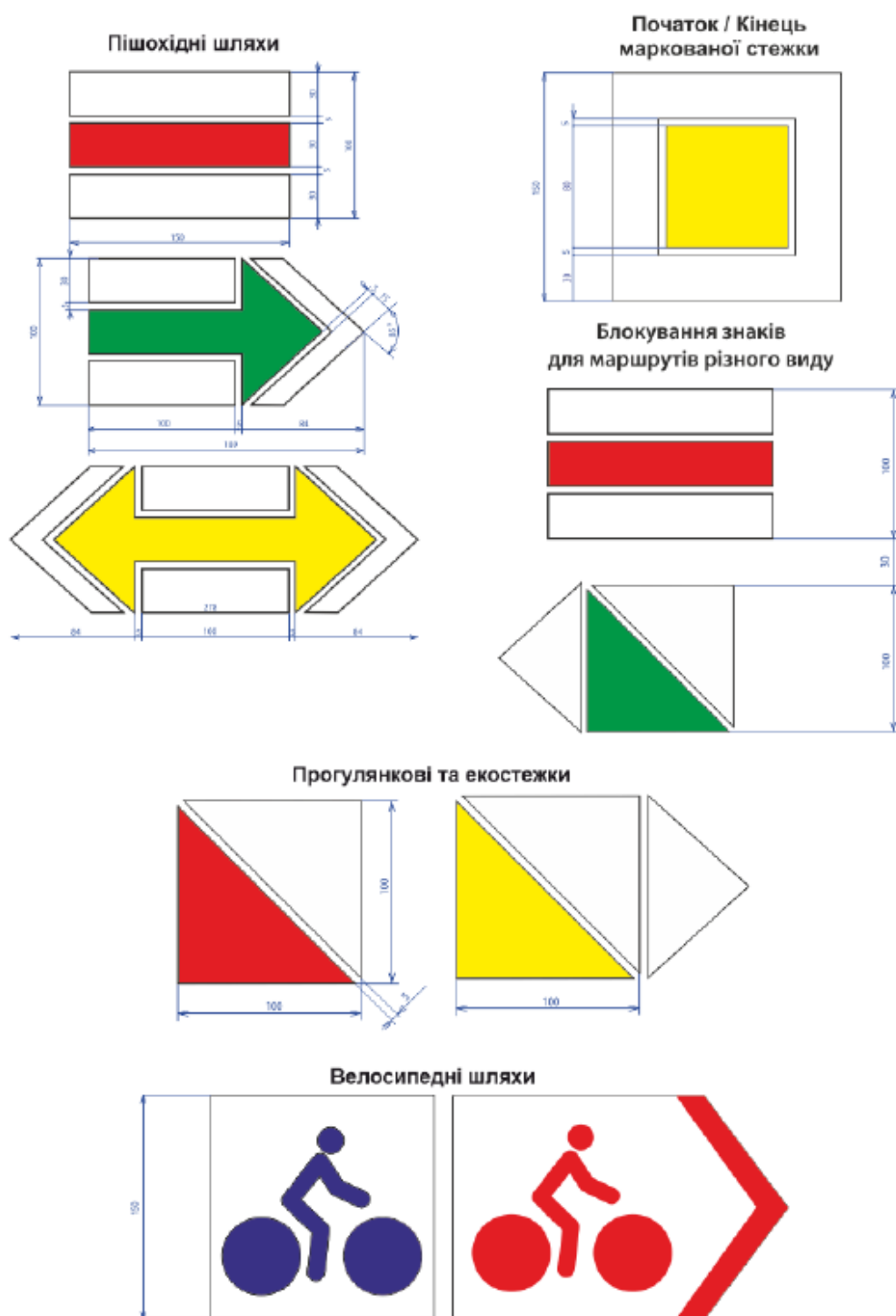
71. Яновський П. О. Пасажирські перевезення: навч. посібник / П. О. Яновський. – К.: НАУ, 2008. – 469 с.

72. Zruchno.travel [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://zruchno.travel/?lang=ua/>.

73. Ua.Igotoworld [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://ua.igotoworld.com/>.

Додаток А

Знаки для маркування шляхів



Продовження Додатку А



Інформаційно-вказівні знаки

Інформаційний знак
Таблиця з координатами GPS



Вказівники прогулянкових та екостежок



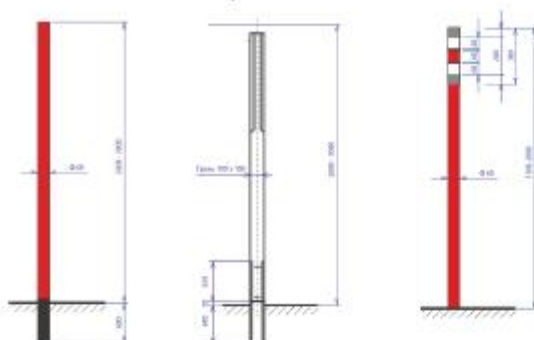
Вказівник бічних відгалужень шляху



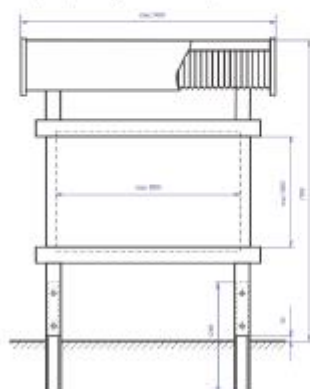
Продовження Додатку А



Стояки для інформаційних
таблиць та вказівників



Стенди для розміщення
інформаційних картосхем



Додаток Б

Інші елементи туристичної інфраструктури і облаштування туристичних шляхів і екостежок

