

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
Тернопільський національний економічний університет
Навчально-науковий інститут міжнародних економічних відносин ім.
Б.Д. Гаврилишина
Кафедра міжнародного туризму і готельного бізнесу

Криницька Діана Василівна

Перспективи розвитку інфраструктури сфери туризму / Prospects for Tourism
Development Infrastructure Development

спеціальність: 6.140103 - Туризм
освітньо-професійна програма – Управління туристичним бізнесом

Випускна кваліфікаційна робота

Виконала студентка групи Т-42/2
Криницька Д.В.

підпис

Науковий керівник:

канд. економ. наук, доцент
Ткач У.В.

підпис

Випускну кваліфікаційну роботу

допущено до захисту:

«__» _____ 20__ р.

підпис

Завідувач кафедри

_____ **Ю.П.Гуменюк**

підпис

ТЕРНОПІЛЬ – 2019

ВСТУП

Актуальність теми дослідження. Розвиток туристичної галузі сьогодні є надзвичайно актуальним, оскільки туризм є одним із важливих чинників виходу економіки України з кризи, стабільного і динамічного збільшення надходжень до бюджету, позитивного впливу на стан справ у багатьох галузях народного господарства, підвищення зайнятості населення, розвитку у ринкових відносинах.

Головним чинником ефективного розвитку туристичної галузі є наявність в межах туристичних дестинацій туристичної інфраструктури. Враховуючи значний рекреаційний потенціал України, підвищення стану туристичної інфраструктури за рахунок реконструкції старих закладів та будівництва нових, модернізованих структур, може дати значні економічні й соціальні результати для розвитку туризму країни.

Сьогодні туризм стимулює розвиток багатьох елементів інфраструктури – готелів та інших засобів розміщення, підприємств харчування та торгівлі, закладів культури, транспортної мережі та інше. Він гарантує збільшення доходної частини бюджету за рахунок податків, що можуть бути прямими (плата за візу, митний збір, туристичний збір) або непрямими (збільшення заробітної плати робітників спричинює збільшення сум прибуткового податку, що сплачується ними в бюджет).

Також туризм здатний залучити іноземну валюту і різного роду інвестиції. Також активний розвиток туризму утворює галузі, що обслуговують індустрію туризму, забезпечує зростання доходів населення та підвищення рівня добробуту нації. Також вплив туризму на економічний розвиток виявляється у підвищенні ділової активності та розширенні виробництва товарів і послуг у результаті збільшення платоспроможного попиту за рахунок іноземних та місцевих екскурсантів. З економічної точки зору привабливість туризму як галузі, що надає послуги, полягає у більш швидкій окупності вкладених коштів та отриманні доходу у вільно конвертованій валюті. У багатьох країнах туризм входить у першу трійку провідних галузей держави,

розвивається швидкими темпами і відіграє важливе соціальне та економічне значення.

Тільки наявності інфраструктури, призначеної для туризму, недостатньо. Її необхідно розглядати в широкому значенні: основні елементи інфраструктури повинні виконувати не тільки виключно рекреаційну функцію, а й служити провідним фактором поліпшення всього соціально-економічного життя країни, а значить і регіонів. Це має бути інфраструктура загального користування, що відповідає світовим стандартам і зорієнтована на всіх мешканців регіону та його гостей. З погляду організації інфраструктурного забезпечення рекреаційного процесу, одне з ключових місць належить транспортній системі. Питання охоплює проблему транзитних перевезень, організацію залізничного сполучення, розвиток автомагістралей, повітряного, морського, річкового транспорту.

Для організації туристичної діяльності України вплив транспортних факторів має особливе значення. З одного боку, висока вартість авіаперевезення, нерозвиненість берегової інфраструктури та відсутність комфортабельного пасажирського флоту водного транспорту, важкодоступність до туристичних ресурсів залізничним транспортом стримують розвиток в'їзного та внутрішнього туризму, а з іншого – наявність транспортних зв'язків з прикордонними країнами сприяє розвитку міжнародних поїздок.

Не менш важливе значення має розвиток закладів тимчасового розміщення. Їх кількість має бути достатньою для того, щоб розмістити ту кількість туристів, яка відвідує регіон у найактивніші туристичні сезони. Заклади культури, різноманітні розважальні заходи, об'єкти природно-заповідного фонду, зоопарки також являються атракцією для туристів і входять до туристичної інфраструктури.

На сучасному етапі ресторанне господарство є однією з найприбутковіших сфер здійснення економічної діяльності у світі, однак така діяльність є також однією з найризикованіших. Слід зазначити, що не існує еталонної моделі ведення ресторанного бізнесу, і хоча історично це одна з

найдавніших сфер діяльності, вона є достатньо інноваційною. Зміни соціально-економічного середовища як зовнішнього фактору впливають на галузь ресторанного господарства. Однак у цьому бізнесі, незважаючи на певну нестабільність, є свої закономірності. Специфіка даного виду діяльності, а також недостатня вивченість тенденцій його розвитку мають вагоме практичне значення.

Теоретичні проблеми і практичні аспекти вирішення задач розвитку туризму і його інфраструктури представлені в наукових працях вітчизняних і зарубіжних авторів: О. Аріон, О. Єдіна, Ю. Мігущенко, А. Новікової, Ю. Пащенко, С. Пирожкова, К. Плужникова, Д. Прейгера, А. Рибчука, О. Захарової та ін.

Теоретико-методологічні засади дослідження інфраструктури туризму розглянуті у праці А. В. Вершицького, який систематизував визначення інфраструктури туризму різних авторів та запропонував свою дефініцію. І. М. Школа та О. П. Корольчук та інші автори наводять переліки елементів, що відносяться до інфраструктури туризму.

Різноманітні фундаментальні аспекти розвитку ресторанного господарства висвітлено в працях зарубіжних та вітчизняних учених, серед яких особливої уваги заслуговують наукові праці: Г. П'ятницької, В. Найдюк, М. Гінди, В.А. Гросул, Т.П. Іванової, О. Бутенко, І. Воловельської, О. Борисової та ін.

Метою роботи є оцінка сучасного стану та перспективи туристичної інфраструктури як чинника розвитку туризму України. У зв'язку з поставленою метою в роботі вирішені наступні задачі:

- охарактеризувати сутність поняття «туристична інфраструктура»;
- визначити методичні підходи дослідження туристичної інфраструктури;
- проаналізувати стан забезпеченості України суб'єктами туристичної інфраструктури, а саме транспортною, санаторно-курортною інфраструктурою та готельно-ресторанним бізнесом;
- провести аналіз та оцінку розвитку інфраструктури України;

- розкрити проблеми та перспективи розвитку туристичної інфраструктури в Україні;
- визначити сучасні тенденції розвитку туристичної інфраструктури України та Тернопільської області.

Об'єктом дослідження є туристична інфраструктура.

Предмет дослідження – перспективи розвитку туристичної інфраструктури України.

В роботі використані такі методи дослідження як: історичний, картографічний, метод порівняння, статистичний, літературний та математичний.

Дипломна робота складається із вступу, 3-х розділів, висновків, списку використаних джерел. В першому розділі описані теоретико-методологічні основи дослідження туристичної інфраструктури, де розглянуті питання сутності поняття туристична інфраструктура, проаналізовано історичні аспекти розвитку та методичні підходи дослідження туристичної інфраструктури України. Другий розділ – характеристика туристичної інфраструктури України, де досліджена транспортна інфраструктура і заклади розміщення та харчування туристів, а також проблеми інфраструктури України та шляхи їх вирішення. У третьому розділі досліджуються перспективи розвитку туристичної інфраструктури України.

Використані джерела: наукові монографії, періодичні видання, інтернет-ресурси, статистичні матеріали.

Основні положення дипломної роботи доповідались та обговорювались на Міжнародній науково-практичній конференції «Розвиток індустрії гостинності та міжнародного бізнесу: сучасний стан та перспективи» (м. Тернопіль, 2019 р.)

РОЗДІЛ 1

ТЕОРЕТИКО - МЕТОДОЛОГІЧНІ ОСНОВИ ДОСЛІДЖЕННЯ ТУРИСТИЧНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ

1.1. Сутність поняття туристична інфраструктура

Термін «інфраструктура» походить від лінгвістичної сутності латинських слів *infra*—«нижче, під структурою»—«розміщення, будівництво», що означає фундамент. Цей термін вперше був використаний на початку цього століття в економічному аналізі для позначення об'єктів і структур, які забезпечують нормальну роботу збройних сил. У 40-х роках ХХ століття на Заході інфраструктура стала розумітися як сукупність галузей, які сприяють нормальному функціонуванню виробництва матеріальних благ і послуг.

У сучасному світі туризм - це багатогранне явище, яке тісно пов'язане з різними галузями. Однак жодна з них не може повністю і вичерпно охарактеризувати її як об'єкт власних досліджень і жодна з існуючих соціально-економічних інституцій не здатна самостійно вирішувати комплекс туристичних проблем.

Згідно ст.6 Закону України «Про туризм» Держава проголошує туризм одним з пріоритетних напрямів розвитку економіки та культури і створює умови для туристичної діяльності.

В досліджуваній літературі не існує єдиного визначення до поняття «туризм». Так, згідно Закону туризм – тимчасовий виїзд особи з місця проживання в оздоровчих, пізнавальних, професійно-ділових чи інших цілях без здійснення оплачуваної діяльності в місці, куди особа від'їжджає [16].

За Н.Ф. Реймерсом, туризм – це будь-яка подорож з метою відпочинку і знайомства з новими регіонами й об'єктами [37].

О.О. Бейдик визначає туризм, як форму масового подорожування та відпочинку з метою ознайомлення з навколишнім середовищем, що характеризується екологічною, освітньою та іншими функціями [2].

Гудзь П.В. вважає, що туризм – це «активний відпочинок, що впливає на зміцнення здоров'я, фізичний розвиток людини, пов'язаний з пересуванням за межами постійного місця проживання» [9].

М. Мальська надає таке визначення: «туризм – це вид рекреації, пов'язаний з виїздом за межі постійного місця проживання, активний відпочинок, під час якого відновлення працездатності поєднується з оздоровними, пізнавальними, спортивними й культурно-розважальними цілями» [27].

О. Любимцева визначає туризм, як мобільну форму споживання й рекреаційної діяльності, оснований на доланні простору та пов'язану з територією, характером середовища (не тільки природного, а й соціально-культурного та економічного середовища людської діяльності)[25].

На мою думку, найбільш повне визначення наводить український вчений Кифяк В.Ф.: «туризм – це вид економічної діяльності, спрямований на задоволення потреб споживачів, які у вільний від роботи час тимчасово перебувають поза місцем свого постійного проживання з певною метою» [18].

Серед багатьох авторів лише Василь Федорович Кифяк визначає туризм, як вид економічної діяльності, що, в свою чергу, розуміє під собою факт отримання прибутку під час туристичної подорожі.

Таким чином, можна узагальнити все вищевикладене і визначити, що в будь-якому випадку термін «туризм» описує діяльність осіб, які подорожують і перебувають у місцях, що знаходяться за межами свого звичайного середовища, на період не більше одного року поспіль з метою рекреаційних, ділових та інших цілей без матеріального прибутку. Таким чином, туризм є популярною формою відпочинку, дозвілля, пізнання рідного краю, навколишнього середовища, знайомства з історією, культурою та традиціями тієї чи іншої країни.

Зазначу, що 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. Якщо в першому випадку акцент ставився на динамічному аспекті, то в другому випадку наголошується на матеріально-технічному, статичному прояві туристичної інфраструктури. Близьким за змістом є і 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.

Туристична інфраструктура сприяє виробництву туристичного продукту - попередньо розробленому комплексу туристичних послуг, який поєднує не менше, ніж дві такі послуги, що реалізується або пропонується для реалізації за визначеною ціною, до складу якого входять послуги перевезення, послуги розміщення та інші туристичні послуги, не пов'язані з перевезенням і розміщенням, наприклад, послуги з організації відвідувань об'єктів культури, відпочинку та розваг, реалізації сувенірної продукції тощо. В нормативно-правових актах використовується також поняття «туристичні ресурси України», яке тлумачиться як «пропоновані або такі, що можуть пропонуватися, туристичні пропозиції на основі та з використанням об'єктів державної, комунальної чи приватної власності» [16].

Під інфраструктурою туристичного бізнесу розуміють також 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. На думку А.Гайдук, структуру туристичної ринкової інфраструктури можна представити у вигляді трьох складових: інституційної, інформаційної, регламентуючої [6].

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).

Туристична інфраструктура охоплює:

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

- 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;

- 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;

- 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 функції забезпечення функціонування та взаємодії суб'єктів туристичної сфери та 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.

Транспортні послуги в туризмі є невід'ємною частиною подорожей, умовою розвитку туризму і є основними послугами туристичної галузі. Якість, обсяг і характер транспортних послуг у сфері туризму залежать від рівня розвитку транспортного комплексу та стану транспортної інфраструктури (ТІ). Стан ТІ характеризується щільністю транспортної мережі, її технічним станом і дотриманням середніх стандартів, формуванням транспортних маршрутів з розвиненою інфраструктурою і логістичною системою, яка може обробляти зростаючий транспортний потік з мінімальним часом. Наявність сучасних транспортних засобів, їх технічні характеристики (швидкість, надійність, комфорт) впливають не тільки на попит, але і визначають споживчі переваги, забезпечуючи якість обслуговування. Таким чином, розвинений транспортний комплекс дозволяє диверсифікувати транспортні послуги, зробити їх взаємозамінними і тим самим вплинути на зростання загальної мобільності населення та розвитку туризму [1].

Транспортні послуги в туризмі за характером діяльності можуть бути розділені на послуги з пересування туристів від місця проживання до місця відпочинку (земля, вода, повітряний транспорт); послуги в місці відпочинку (екскурсії та внутрішні перевезення); послуги, пов'язані з організацією належної транспортної подорожі (подорожі, реалізація яких ґрунтується на переважному використанні певного виду транспорту - круїзах, авто туризмі тощо).

Визначальною характеристикою поїздки є її тривалість і комфорт. Комфорт - комплексна концепція, що включає в себе технічні характеристики транспортного засобу (швидкість, ергономіка), наявність нон-стоп руху («від дверей до дверей»), супутні послуги під час поїздки (харчування, зв'язок і т.д.) та інші послуги (зручність на станціях, аеропортах, швидкість обробки вантажів, митний контроль тощо). Вибір транспортного засобу в місці відпочинку обумовлений наявністю пропозиції, кількісними та якісними параметрами, метою подорожі та фінансовими можливостями туриста, організаційними формами екскурсії (наприклад, групові тури включають використання спеціалізованих автобусів в екскурсійному обслуговуванні).

Вибір типу транспортного туру (автомобіль, автобус, морський або річковий круїз) є наслідком ринкової взаємодії між споживачем і виробником. Частка залізничних поїздок зменшилася в організації транспортних поїздок, хоча розвинена залізнична мережа, транспортна інфраструктура та практична незалежність транспорту від погодних умов дають перспективи для використання цього виду транспорту в туризмі.

Туристичні транспортні послуги, що здійснюються всіма видами пасажирських перевезень і надаються практично на всіх етапах подорожі, є основою комплексного туристичного продукту. Ринок транспортних послуг є специфічним (промисловим) суб-ринком на туристичному ринку будь-якого масштабу. Серед видів транспорту існує конкуренція, оскільки ці переваги (час, зручність, надійність і ціна) не є еквівалентними: залізничний транспорт дешевший і надійніший, але втрачає для інших типів комфорт і час; авіація, навпаки, комфортна, знижує витрати часу, але піддається коливанням погодних умов і тому менш надійна і набагато дорожче; автомобільний транспорт досить дешевий, але в інших відносинах менш зручний; водний транспорт (морський і річковий) став одним з перших, які використовувалися як дуже зручні для організації транспортних поїздок.

Послуги розміщення протягом століть формування готельної індустрії лягли в основу гостинності (разом з медичними, споживчими послугами,

службами харчування та послугами, пов'язаними з технічним обслуговуванням транспортних засобів. Розвиток і різноманітність потреб спричинили різноманітні умови проживання.

Житлові об'єкти поділяються на два основних типи:

1) основні або традиційні (готелі, пансіонати, кемпінги, мотелі та ін.), які цілорічно надають цілий ряд послуг гостинності, поєднуючи в процесі обслуговування основні засоби і кваліфіковану робочу силу;

2) додаткові (кемпінги, молодіжні табори та туристичні селища, студентські гуртожитки, тимчасово орендовані приміщення тощо), які працюють сезонно і надають обмежений спектр послуг, використовуючи переважно некапітальні будівлі або адаптовані приміщення [19].

Комплекс послуг гостинності гарантованої якості забезпечується готельно-комерційним підприємством, що спеціалізується на наданні комплексу послуг з розміщення, харчування та інших додаткових послуг, які забезпечують безпечну і комфортну діяльність особі, яка тимчасово не працює, постійне проживання. Готель - це тільки сервісна компанія, ємність якої становить не менше 10 місць (номерів) і яка гарантовано надає послуги проживання та харчування (у розмірі не менше ніж сніданок) і надає інші послуги за попередньо узгодженою платою. Класифікація готелів за рівнем комфорту має п'ять рівнів: від «*» до «*****» по зростанню показників якості. Крім того, готелі можна класифікувати за розміром (кількість ліжок або номерів): до 100 ліжок - невеликі готелі; 101-250 - середня; від 250 до 500 - великий, до 1000 - великий. Готелі з більшою кількістю місць - готелі. Вони займають велику площу, відрізняються організацією праці і певною децентралізацією управління.

На місці розташування готелів діляться на міські, курортні, замок, придорожні, транспортні, сільські. Цей поділ також ґрунтується на характеристиках організації обслуговування, пов'язаній з характером клієнтури. Наприклад, курортні готелі, розташовані в рекреаційних і туристичних зонах, призначені для обслуговування туристів, що передбачає розширення спектра

послуг, призначених для тривалого перебування, а придорожні готелі призначені для транзитних мандрівників, які використовують в основному власний транспорт (автомобілі, яхти або човни тощо) і тому повинні враховувати вимогу тимчасової клієнтури, яка не є довгою (1-3 дні) в цьому готелі і вимагає, крім короткої перерви, комплекс для утримання транспортних засобів. Спеціалізовані підприємства (мотелі, ротелі, альпотелі та ін.) Є результатом розвитку і різноманітності індустрії гостинності, а також використання орендованих приміщень - задоволення потреб і фінансових можливостей споживача.

Таким чином, готелі є базовими в організації туристичних послуг, а готельна індустрія є основою туристичної індустрії. Всесвітня туристична організація запропонувала класифікатор, заснований на специфіці організації діяльності та особливостей використання в туризмі, який намагається об'єднати різноманітність існуючих засобів розміщення туристів у чотирьох основних групах: (таблиця 1.2)

Таблиця 1.2

Класифікація засобів розміщення туристів
(за рекомендаціями СОР)

Готелі і аналогічні підприємства	Комерційна та інша діяльність розміщення	Спеціалізовані засоби розміщення	Приватні засоби розміщення
Готелі Мотелі Пансіонати Курортні готелі Клубні готелі Гостьові будинки	Туристичні бази Молодіжні готелі Туристичні кемпінги Підприємства соціального туризму	Лікувальні готелі Транспортні засоби Ротелі, ботелі, флотелі, альпотелі тощо Табори праці та відпочинку	Приватні та орендовані приміщення (помешкання та будинки)

Таким чином, гостинність поєднує діяльність готельного, рекреаційно-оздоровчого, санаторно-курортного господарств, харчування, торгового і побутового обслуговування, організації екскурсійної та дозвілльової діяльності, створюючи атмосферу доброзичливості і забезпечуючи туристу комфортне перебування в місці відпочинку та реалізацію мети подорожування з максимально можливими зручностями.

Харчування в індустрії туризму часто пов'язане з розміщенням туристів. Класифікація закладів громадського харчування в туристичному секторі охоплює їх групування за набором загальних ознак кількісного та якісного характеру та ступеня приналежності до самого туризму. В цілому заклади громадського харчування в сфері туризму класифікуються на основі загальних і специфічних характеристик цих підприємств в туристичному секторі.

Класифікація харчових підприємств може базуватися на інших особливостях. На підставі взаємозв'язку або ізоляції управленими особімі незалежних підприємств або об'єднаних у ланцюгах підприємств (McDonald's, Burger king). Залежно від асортименту продовольчих товарів виділяють підприємства з комплексним, універсальним і спеціалізованим асортиментом. За узгодженість у контингентному космічному підприємстві з постійним (у готелях, санаторно-курортних комплексах, базах відпочинку, спортивних таборах) і випадковому (змінному) контингенту. Методи обслуговування клієнтів визначили поділ на підприємства самообслуговування, з обслуговування офіціантів, змішаного обслуговування.

Особливе значення для організації та планування діяльності туристів-туристів має їхня приналежність до туристичної індустрії. У той же час виникають труднощі, пов'язані з тим, що деякі харчові компанії надають свої послуги не тільки туристам, а й іншим споживачам. У цій ситуації постає питання: які харчові підприємства належать до туристичної галузі. Відповідей на це питання у сучасній нормативній документації немає ні на туризм, ні на ресторанну економіку, хоча в економічній літературі є пропозиції про

виділення трьох груп закладів громадського харчування за ступенем приналежності до туристичної індустрії.

До першої групи пропонується включити підприємства, що належать до туристичних комплексів, зокрема, санаторії, будинки та бази відпочинку, спортивні, медичні та рекреаційні заклади. Такі підприємства розраховані на харчування лише їх контингентом споживачів. До другої групи належать підприємства, призначені переважно для харчування туристів. Вони розташовані в туристичній зоні (пункт призначення), але не є підприємствами закритого типу і обслуговують кожного. До третьої групи пропонується включити об'єкти громадського харчування, послуги яких на загальних умовах можуть використовувати «неорганізовані» і навіть організовані туристи. Розташування таких підприємств знаходиться за межами туристичної зони. Перші дві групи підприємств належать до туристичної галузі [23].

У туристичному секторі національна орієнтація підприємств харчової промисловості має особливе значення, оскільки існує потреба у задоволенні потреб у харчуванні людей з усього світу. В цілому, харчування у функціональній схемі туристичного ринку є основним елементом формування туристичного продукту.

1.2. Історичні аспекти становлення та розвитку туристичної інфраструктури

Туристична інфраструктура представлена сукупністю матеріальних об'єктів, діяльність яких спрямована на задоволення туристичних потреб населення. Вона включає в себе матеріально-технічну базу функціональних і господарських структур, що входять до складу туристично-рекреаційного комплексу. Туристична інфраструктура також включає туристичні об'єкти природне походження, пам'ятки, музеї тощо. Таким чином, ресурси туристичної інфраструктури - це сукупність природних і техногенних об'єктів, які є комфортними і підходять для створення туристичного продукту. Їх наявність визначає формування індустрії туризму в конкретному регіоні країни [20].

Відзначу, що в Київській Русі інфраструктура для подорожей почала формуватися з XII-XIII століття перший готель русичів називався «ямою» [27].

У XVI-першій половині XVII ст. одним з торгових центрів Східної Європи став Київ, через який проходили торгові каравани, що вирушали в Московську державу з Польщі, Кримського ханства, Туреччини, Молдови, Греції, Угорщини, Західної Європи. Українські торговці мали право на безмитну торгівлю в прикордонних містах Московії. Для них були створені спеціальні гостинні двори. На молочних і торгових шляхах України здавалися в оренду корчми, що не тільки вели торгівлю хмільними напоями, а й були пристановищем для подорожні [28].

Також зазначимо, що Київ став одним з центрів паломництва, що зумовило потребу в будівництві готелів для прочан біля стін Печерського монастиря. Миряни вважали за честь приймати паломників на ніч, пригощати, давати їжу на дорогу. Паломники були в особливій пошані і мали захист при церквах і монастирях, де з давніх часів їм надавалися спеціальні приміщення, будувалися готелі і вітальні, де були так звані книги для паломників. [46,236-247].

Після приєднання України до Російської імперії (кінець XVIII століття) почалося будівництво поштового маршруту з Москви до Києва через Калугу, Глухів, Путивль, Конотоп з поштовими дворами і станціями, які одночасно служили готелями.

До XIX століття. Київ, з його прекрасними природно-кліматичними умовами, вигідним географічним положенням і багатою архітектурно-історичною спадщиною, мав всі можливості щоб стати великим туристичним центром Східної Європи. Для цього необхідно було реалізувати потужний місцевий потенціал, залучити видатних архітекторів того часу і перебудувати центр міста, створивши один з кращих в Росії готельно-розважальних комплексів [27].

За словами Н.Луцковича, туристична інфраструктура України почала інтенсивно розвиватися лише в другій половині XIX століття, це було пов'язано

з зростаючим інтересом на передовій української інтелігенції до історико-культурних і природних пам'яток своєї Батьківщини. Окремо, значну увагу організації етнологічних подорожей приділяли члени «Руської Трійці»: Шашкевич, І. Вахилевич та Головацький. Також у другій половині XIX століття. досліджено терапевтичний потенціал Криму, Карпат та Закарпаття. Поштовхом для розвитку готелів стало відкриття у 1889 р. регулярного залізничного сполучення, що призвело до збільшення числа мандрівників, які прибувають до Києва [20,93-97].

В Галичині, яка входила до складу Австро-Угорщини, у другій половині XIX – початку XX століть. індустрія гостинності характеризується особливо високим рівнем розвитку. Майже у кожному місті були маленькі готелі, ресторани, кафе. Тільки в 1902 році в Галичині налічувалося 935 готелів, середня місткість яких становила три людини в одному готелі.

У 20 – 30-ті роки відбулися значні зміни в розвитку туристичної інфраструктури. Особливо, в рамках радянської України здійснюється націоналізація готельних підприємств і створена єдина державна система управління готелем.

У Західній Україні, яка входила до складу Польщі, Чехословаччини та Румунії, готельно-ресторанна інфраструктура була в приватному секторі економіки, що сприяло кращій матеріальній підтримці, організації обслуговування. Суттєва особливість Західної готельної індустрії Україна мала досить велику мережу невеликих установ, орієнтованих на обслуговування різних категорій населення [6].

У 70-ті роки стрімкий розвиток туризму призводить до розширення його туристичної інфраструктури. Побудовані нові готелі мережі міжнародних туристичних підприємств «Інтурист», зокрема:

1. «Либідь" і "Братислава» (Київ);
2. «Інтурист», «Мир», готель «Дружба» (Харків);
3. «Дністер» (Львів);
4. «Закарпаття» (Ужгород);

5. «Чорне море» (Одеса);
6. «Запоріжжя» (Запоріжжя);
7. «Інтурист» (Полтава).

Загальний фонд готелю «Інтурист» в Україні на початку 1980-х років становив 10096 місць[27].

Сприяли розвитку туристичної інфраструктури видатні міжнародні заходи, проведені вСРСР. Таким чином, XXII літні Олімпійські ігри (1980) стали ще одним значним досягненням для «Інтуриста». Для того щоб прийняти 300 тисяч гостей, які приїхали на Олімпіаду, треба було значно розширити мережу готелів в Москві, Ленінграді, Києві, Мінську і Талліні. Наприкінці 70-х років побудовані нові готелі: «Космос» в Москві, «Дагомис» в Сочі, «Балтика» в Ленінграді і «Русь» в столиці України. Додам, що на початку 90-х років інфраструктура вітчизняного туризму функціонувала на базі радянських готельно-ресторанних об'єктів [27].

Зазначимо, що сьогодні Україна має значний потенціал для розвитку туризму інфраструктури - унікальні природно-кліматичні, історичні, культурні та національно-етнографічні ресурси таких регіонів, як Карпати, культурні пам'ятки Києва, Львова, Чернівців та ін [39].

Зокрема, вітчизняний вчений А. Музиченко-Козловська пропонує розробити програму заходів з економічної та інфраструктурної оцінки та регулювання туристичної привабливості регіону полягає у:

а) у захисті, відновленні та підтримці в формі природних ресурсів та історико-культурних пам'яток країни;

б) інтенсивно і якісно розвивати туристичну інфраструктуру;

в) стимулювати розвиток суміжних з туристичним сектором економіки регіону, в тому числі у сфері туристичної анімації, що в кінцевому підсумку призведе до розвитку туристичної інфраструктури;

г) підвищення якості навколишнього середовища в межах туристичних зон тощо.

На мій погляд ці фактори, зрештою, будуть сприяти високій якості розвитку інфраструктури туризму та індустрії туризму в Україні [30,229-237].

1.3.Методичні підходи дослідження туристичної інфраструктури

Дослідження геопросторової організації функціонування туристської інфраструктури засноване на положеннях туризму як явища суспільного життя і функціонування ринку туристських послуг як процесу структурної координації в часі і просторі попиту на туристські товари, послуги та їх пропозиції.

Дослідження базується на три парадигми: системна, яка дозволяє встановити порядок завдання з допомогою системних понять (схема, компонент, елемент, структура, функція, організація); процесуальна, яка відтворює природні, послідовні зміни явища та форм його організації; хорологічна, що дозволяє виявити просторові відносини і взаємодії.

Дослідження ринку туристичних послуг-це науково-практична задача, в основі якої лежить певна методологія, що поєднує методи, прийоми, процедури та операції дослідження в певну ієрархічну систему, метою якої є пошук найоптимальніших шляхів вирішення поставлених завдань.

Центральним елементом всієї системи методології є метод. Метод дослідження являє собою систему методів збору, обробки, подання інформації для планомірного і цілеспрямованого вирішення наукових і практичних завдань. Сукупність методів і технологій, їх послідовність і взаємозв'язок складають методологію дослідження.

Основним методом дослідження є системно-структурний аналіз, який дозволяє на основі аналізу функціонування елементів системи - суб'єктів ринкової діяльності, структурувати ринок туристичних послуг, виявляти межкомпонентные, територіальні та організаційно-управлінські відносини, їх природу, види, форми[29].

Методологія дослідження ринку туристичних послуг повинна відповідати сутності туризму як соціального явища із властивими йому багатокомпонентними, структурованими, несуворими ієрархічними і

багатофункціональними елементами системи. Методологія повинна відображати різноманіття видів діяльності у сфері туризму відповідно до специфіки кожної складової туристської галузі, особливо внутрішньої та міжнародної торгівлі туристськими послугами, характеристиками туристського споживання відповідно до сфери дослідження. Саме реалізація цієї мети і служить, на наш погляд, обраній системі соціально-географічних методів дослідження.

Дослідження геопросторової організації туристичного ринку засновано на використанні системи соціально-географічних методів, підходів та прийомів, оскільки це система методів з властивою їм одночасністю застосування до різних компонентах туристичного ринку, можливістю використання на різних рівнях дослідження та послідовністю застосування при переході від одного рівня дослідження до іншого, взаємозв'язком, коли застосування одного з методів є частковим проявом іншого, більш широкого методу, дає найефективніші результати[29].

Індуктивно-дедуктивний принцип, що лежить в основі дослідження, що передбачає створення взаємопов'язаної системи методів, в основі якої лежить відповідність часткових об'єктів дослідження, які є складовими туристського ринку, ефективним методам вивчення їх структури. Даний підхід передбачає міжкомпонентний просторово-часовий аналіз емпіричного матеріалу і його подальший синтез з урахуванням дії світових економічних законів і закономірностей.

Такий підхід дозволяє задавати напрямок, тенденції розвитку туристичного ринку і визначити деякі закономірності його формування, функціонування і територіальної організації.

Компонент просторово-часового аналізу включає визначення:

- 1) характерні особливості розвитку туризму та формування регіонального споживчого ринку;

2) Складність, співмірність розвитку туристичної галузі, її відповідність територіальній структурі попиту, з одного боку, і туристській політиці державного та міжнародного регулювання, з іншого;

3) рівень споживання туризму та його територіальна диференціація відповідно до умов ринкового середовища за рахунок просторово-часового структурування попиту / пропозиції;

4) форми геопросторової організації туристичного ринку відповідно до масштабів і специфіки діяльності.

Методично необхідно виявити макрорегіон, що характеризує глобальні тенденції, особливо формування глобальних і макрорегіональних ринків; вивчення стану і напрямків розвитку національного ринку як компонента регіональних і глобальних ринків туристських послуг, визначення специфіки функціонування національних і внутрішньорегіональних ринкових структур; і мікрорівневі дослідження або маркетингові дослідження окремого підприємства. Використовувані методи і прийоми схожі за технікою і процедурою, але різні за механізмом аналізу. Специфіка туристичних послуг робить їх предметом міжнародної торгівлі, що передбачає не тільки багаторівневе дослідження, але і координацію методологічного апарату при переході з одного рівня на інший.

Основою дослідження є національний ринок як інституційно організована одиниця з чітко визначеним правовим статусом та наявними соціально-економічними важелями управління.

Методологія соціально-географічних досліджень світового туристичного ринку спрямована на визначення глобальних тенденцій і напрямків розвитку туризму як соціального явища і як складової світового ринку послуг, світової економіки та виявлення сучасних форм організації геопросторового туризму, які забезпечують ефективність його функціонування в рамках цих структур. Системно-структурний аналіз, застосований до макрорегіональним одиниць дослідження, дозволяє, на основі класифікації та типології національних ринків виявити істотні відмінності в рівнях та напрямках розвитку туристичного ринку

залежно від загальних тенденцій розвитку світової економіки та їх консолідації в формах геопросторової організації відповідно з ходом глобалізації та її проявами в діяльності суб'єктів глобальних та макрорегіональних туристичних ринків, таких як транснаціональні корпорації, Держави і міжнародні організації.

На рівні метаксалону основна увага приділяється оцінці конкурентоспроможності національного туристичного ринку. Конкурентоспроможність забезпечується сукупністю умов і факторів внутрішнього і зовнішнього порядку, під впливом яких формується і функціонує Національна індустрія туризму, що створює національний туристичний продукт. Дослідження національного ринку передбачає виявлення стану внутрішнього ринку, відповідності та дисбалансу галузевої та територіальної структури пропозиції відповідно зі структурованим попитом населення з метою впровадження туристичної політики, яка б дозволила країні зайняти певну позицію на регіональному та світовому ринках туристичних послуг. Основна увага приділяється економічним, соціально-культурним та екологічним аспектам туризму, впровадженню ідеї дозвіллевого туризму, активному залученню туристсько-рекреаційних ресурсів та розширенню їх використання в туризмі.

На мікрорівні основна увага приділяється умовам функціонування суб'єктів туризму на національних і галузевих ринках. Маркетингова методологія дослідження діяльності підприємства на певному внутрішньому або зовнішньому специфічному або територіальному туристському ринку спрямована на підвищення ефективності діяльності, підвищення конкурентоздатності за рахунок підвищення якості власних туристичних продуктів.

Таким чином, на кожному рівні дослідження вирішується певне коло завдань, взаємозв'язок яких дозволяє виявити механізм формування, функціонування та форми геопросторової організації територіальних туристичних ринків та субринків.

Висновки до розділу 1

Отже, одним з дослідників, що вперше використав термін інфраструктура в економічних дослідженнях, був американський вчений П. Розенштейн-Родан, який представив інфраструктуру як сукупність умов, що забезпечують сприятливий розвиток підприємства в основних секторах економіки та задовольняють потреби населення.

В той же час, інфраструктура, як сектор економіки, являє собою специфічний міжгалузевий комплекс, що включає в себе житло, харчування, перевізників, розважальні компанії, різні фірми, що займаються туроператорської та турагентської діяльністю, установи, що надають екскурсійні послуги і послуги гίδα-перекладача та ін. Якість туристичного продукту і туристського сервісу залежить від розвитку туристичної інфраструктури та її окремих елементів.

За словами Н.Луцковича, туристична інфраструктура України почала інтенсивно розвиватися лише в другій половині XIX століття, це було пов'язано з зростаючим інтересом на передовій української інтелігенції до історико-культурних і природних пам'яток своєї Батьківщини.

Методично слід розрізняти макрорайон туристичної інфраструктури, що характеризує глобальні тенденції, особливо формування глобальних та макрорегіональних ринків; дослідження стану та напрямків розвитку національного ринку як компонента регіональних та глобальних ринків туристичних послуг, які визначають специфіку функціонування національних і внутрішньорегіональних ринкових структур; та мікрорівень дослідження або маркетингового дослідження окремого підприємства туристської галузі. Використовувані методи і прийоми схожі за технікою і процедурою, але різні за механізмом аналізу. Специфіка туристичних послуг робить їх предметом міжнародної торгівлі, що передбачає не тільки багаторівневе дослідження, але і координацію методологічного апарату при переході з одного рівня на інший.

РОЗДІЛ 2

ХАРАКТЕРИСТИКА ТУРИСТИЧНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ

2.1. Функціональні складові інфраструктури туризму України

Інфраструктура туризму буде розглядатись як комплекс допоміжних структур у процесі створення турів. Згідно з функціональним підходом інфраструктуру туризму пропонується поділяти на чотири блоки. Перший блок інфраструктури туризму становить транспортна інфраструктура, оскільки туризм як явище обов'язково передбачає подорож (переміщення) з рекреаційною метою, до якої належать шляхи сполучення, залізничні, морські та річкові вокзали, аеропорти.

У світовій транспортній системі вирізняють декілька регіональних транспортних систем або підсистем – Європи, Північної Америки, Китаю, Південно-Західної Азії, Північної Африки та інші. Україна належить до регіональної транспортної системи країн СНД. Станом на 2017 рік експлуатаційна довжина залізничних колій загального користування України становила 19790 км, електрифікованих колій — 9926 км (47,4 %). Експлуатаційна довжина річкових судноплавних шляхів загального користування складала 2125,7 км, а довжина автомобільних доріг загального користування – 169693,9 км (в тому числі 166095,1 км (97,9 %) з твердим покриттям). Розподіл перевезених пасажирів за видами транспорту загального користування у 2017 році виглядав наступним чином:

- залізничний – 425,4 млн осіб;
- авіаційний – 8,14 млн осіб;
- автомобільний – 3340,84 млн осіб;
- водний – 7,34 млн осіб;

• міські види транспорту (трамвайний, тролейбусний, метрополітенний) – 2838,44 млн осіб;

Структура пасажирообігу України відрізняється від структури світового пасажирообігу (табл.2.1).

Таблиця 2.1

Структура пасажирообігу світу та України [13]

Вид транспорту	Світові показники, %	Україна, %; млн пас. км
залізничний	10,2 %	44,3 %; 49098,3 млн пас. км
автомобільний	79,3 %	44,3 %; 49091,7 млн пас. км
авіаційний	10,0 %	11,3 %; 12568,2 млн пас. км
водний	0,5 %	0,1 %; 77,9 млн пас. км

Примітка. Розраховано автором за даними[13].

Значення залізничного транспорту у пасажирообігу України є дуже високим у порівнянні зі середньосвітовими показниками. Незважаючи на це, для даного виду транспорту характерною є низка проблем: низький рівень електрифікації залізничних колій (47,4 %); високий рівень спрацьованості основних засобів виробництва (80-90 %); низький рівень оснащення пасажирських вагонів кондиціонерами (28,5 %); значний відсоток дерев'яних шпал у колійних шляхах; значна зношеність вагонного парку [36].

Не сприяє активному залученню залізничного транспорту для перевезень, в тому числі і туристичних, між Україною та іншими європейськими державами різна ширина колії. У більшості держав Європи прокладено західноєвропейську, або стефенсонівську, колію, ширина якої становить 1435 мм. На території пострадянських держав переважає колія шириною у 1524 мм. Наразі на кордоні України з Польщею, Словаччиною, Угорщиною та Румунією функціонують складні системи переведення рухомого складу поїздів з колії на колію, що значно збільшують тривалість поїздки.

В Україні зроблені лише окремі кроки на шляху розвитку швидкісного залізничного транспорту, пов'язані вони з діяльністю Державного підприємства

«Українська залізнична швидкісна компанія». 2012 року поїзд категорії ІНТЕРСІТІ+ здійснив свій перший комерційний рейс з Києва до Харкова. Зараз парк рухомого складу цієї компанії налічує 10 електропоїздів подвійного живлення категорії ІНТЕРСІТІ+ виробництва HYUNDAIRotem та 2 електропоїзди подвійного живлення категорії ІНТЕРСІТІ виробництва компанії Skoda. Експреси сполучають Київ з Харковом, Донецьком, Дніпропетровськом, Запоріжжям, Львовом, Хмельницьким, Тернополем, Сімферополь – з Донецьком, Харковом, Дніпропетровськом.

Необхідність додаткового часу на реєстрацію та переїзд до аеропорту зробили швидкісний залізничний транспорт успішним конкурентом авіаційному транспорту, особливо у внутрішньоконтинентальних перевезеннях. Європейський Союз заохочує перерозподіл перевезень з автомобільного та повітряного транспорту на залізничний, зменшуючи таким чином вплив на довкілля (зокрема завдяки скороченню викидів вуглекислого газу). Значні розміри території України, невисокий рівень доходів громадян, традиційна прихильність населення до залізничного транспорту, незадовільна якість автомобільних шляхів належать до сприятливих чинників розвитку швидкісних залізниць в Україні. Проте вирішення потребує низка технічних питань, серед яких якість колії, її ширина та радіус поворотів; оновлення сигнального обладнання; посилення ліній контактної мережі; обмеження доступу до колії [32].

Роль залізничного транспорту в туризмі не обмежується лише транспортною функцією, значним попитом користуються також спеціальні туристичні залізничні маршрути місцевого та далекого сполучення, зокрема GlacieExpress та Юнгфрау (Jungfraubahn) в Швейцарії, FlamRailway у Норвегії, HarzerSchmalspurbahneni у Німеччині, DanubeExpress, TheOrientExpress, Maharaja'sExpress та інші. До туристичних залізниць в Україні можна віднести Боржавську вузькоколійну залізницю, відому також під назвою «Анця Кушницька». Експлуатуються дві гілки цієї «вузькоколійки»: Виноградів – Хмільник – Іршава, а також Берегово – Хмільник. Крім регулярного сполучення

між зазначеними населеними пунктами, якими користуються як місцеві жителі так і гості Закарпаття, пропонуються спеціальні туристичні рейси. На території Рівненської області діє вузькоколійна залізниця сполученням Антонівка – Зарічне. Через відсутність якісних автомобільних шляхів у заболоченій місцевості гілкою активно користується місцеве населення, приваблює залізниця і численних туристів, для яких організують окремі подорожі.

Показник щільності автомобільних доріг України є значно нижчим у порівнянні з деякими європейськими державами, він становить становить 0,28 км на 1 км² (у Німеччині – 2,0 км на 1 км², Франції – 1,65, Польщі – 1,15). Незадовільним є техніко-експлуатаційний стан автодоріг, 51,1 % з яких не відповідає європейським вимогам за рівністю та 39,2 % – за міцністю. Вкрай низьким є рівень безпеки дорожнього руху [36]. Недостатня забезпеченість автомобільними шляхами та їх низька якість суттєво стримують розвиток туристичної індустрії України, особливо розвиток внутрішнього туризму.

Позитивною тенденцією для розвитку транспортної інфраструктури України є інтеграція до європейської транспортної мережі, яка реалізується шляхом розбудови міжнародних транспортних коридорів.

На Загальноєвропейських конференціях з транспорту 1991 та 1994 років було визначено десять Пан'європейських транспортних коридорів. Територією України проходить чотири з них, що свідчить про значний транзитний потенціал нашої держави [39].

Крім того Україна є учасником міжнародної програми Європа – Кавказ – Азія (TRACECA), яка також відома під назвою «Новий Шовковий шлях», започаткованої на Брюсельській Конференції (1993 рік). У 1998 році була підписана «Основна багатостороння угода про міжнародний транспорт по розвитку коридору Європа – Кавказ – Азія» та її основні технічні положення. Основну угоду підписали 12 держав: Вірменія, Азербайджан, Болгарія, Грузія, Казахстан, Киргизстан, Молдова, Румунія, Таджикистан, Туреччина, Україна та Узбекистан.

Довжина внутрішніх водних шляхів на річках Дунай та Дніпро досягає 2,2 тис. км, на їх берегах функціонує 10 річкових портів.

Інфраструктура авіаційного транспорту налічує 33 аеропорти, з яких 17 відносяться до міжнародних. Найбільші аеропорти розташовані у містах Київ, Харків, Одеса, Дніпропетровськ, Луганськ, Донецьк, Львів, Запоріжжя, Вінниця.

Міжнародні лінії пов'язують Україну з країнами Європи, Америки, Азії та Африки.

До другого блоку інфраструктури туризму відносяться організації, задіяні у здійсненні туристичних формальностей. Здійснення туристичної подорожі, особливо у сфері міжнародного туризму, неможливе без проходження так званих туристичних формальностей, які прийнято поділяти на наступні види: паспортно-візові; митні; медико-санітарні; страхові [15]. Однією з організацій, що бере участь у забезпеченні паспортно-візових туристичних формальностей є Державна міграційна служба України (ДМС України), діяльність якої спрямовується і координується Кабінетом Міністрів України через Міністра внутрішніх справ України. Територіальними органами Державної міграційної служби України у областях є головні управління та управління. До функцій ДМС України належать:

- видача паспорта громадянина України особам, які досягли 16-річного віку та надання інших адміністративних послуг пов'язаних з даним документом;
- видача паспорта громадянина України для виїзду за кордон та надання інших адміністративних послуг пов'язаних з даним документом;
- видача проїзного документу дитини.

Важливу роль при організації міжнародної туристичної поїздки відіграють консульства – це установи, що входять до системи органів зовнішніх зносин держави і представляють її на визначеній угодою території держави перебування, здійснюючи на ній захист прав та інтересів своєї держави, її громадян та юридичних осіб. «Визначена угодою територія держави

перебування» називається консульським округом і лише в межах цієї території консульська установа (консул) виконують покладені на них завдання.

Кожний громадянин України, який перебуває за кордоном, може звернутися до консульської установи України за допомогою. Керує діяльністю консульських установ, а також нештатних (почесних) консулів України за кордоном Департамент консульської служби, що є структурним підрозділом Міністерства закордонних справ України. За межами нашої держави функціонує 124 консульські установи України, з яких 85 консульських підрозділів дипломатичних представництв України; 29 генеральних консульств; 9 консульств; 1 консульське агентство. Крім того у 62 іноземних державах діє 99 консульських установ, що очолюються почесними консулами України [11].

На території України знаходиться більше 140 дипломатичних представництв іноземних держав, у складі яких є структурні підрозділи, що займаються консульськими питаннями. Також діють генеральні консульства, консульства та почесні консульства іноземних держав в межах України.

Частиною паспортно-візових туристичних формальностей є прикордонний контроль, який передбачає перевірку документів та підстав на право в'їзду в Україну чи виїзду з неї. Ключовою організацією у здійсненні прикордонного контролю є Державна прикордонна служба України, на яку покладені завдання щодо забезпечення недоторканності державного кордону та охорони суверенних прав України в її виключній (морській) економічній зоні.

Залізничне, автомобільне, морське, поромне, повітряне та інші видисполучення через державний України здійснюється лише у пунктах пропуску. Усього на державному кордоні України функціонує 251 пункт пропуску, серед яких 160 міжнародних, 35 міждержавних та 56 місцевих. За видами транспортного сполучення переважають автомобільні пункти пропуску, їх налічується 130 одиниць, залізничних пунктів пропуску – 39, повітряних – 35, морських – 32, річкових – 9, пішохідних та поромних – по 3 одиниці. Серед міжнародних пунктів пропуску найбільша кількість розташована на кордоні з Республікою Молдова та Російською Федерацією – по 24 пункти, 14

функціонує на кордоні з Республікою Білорусь, 13 – на кордоні з Республікою Польща, по 7 пунктів – на кордоні з Угорською Республікою та Румунією, 5 – на кордоні зі Словацькою Республікою[12].

Митні формальності полягають у проведенні процедур, пов'язаних з необхідністю дотримання особами, які перетинають державний кордон, правил та умов ввозу та вивозу речей та товарів.

Під час здійснення медико-санітарних туристичних формальностей у туристів, які перетинають державний кордон, перевіряють виконання необхідних медико-санітарних та епідеміологічних (вакцинації, щеплення), а також ветеринарних вимог. Медичні та санітарно-епідеміологічні установи входять до профільної структури Міністерства охорони здоров'я України.

Страховання в туризмі – це система відносин між страховою компанією і туристом по захисту його життя і здоров'я та майнових інтересів при настанні страхових випадків. Відповідно до Закону України «Про внесення змін до Закону України «Про туризм»» медичне страхування та страхування від нещасного випадку для туристів є обов'язковим і забезпечується суб'єктами туристичної діяльності на основі угод із страховиками. Туристи також мають право самостійно укладати договори на таке страхування [33]. Крім обов'язкових, медичного та від нещасного випадку, щодо туристів застосовуються інші види страхування: майнове; страхування відповідальності власника автотранспортних засобів; на випадок затримки транспорту; витрат, пов'язаних із неможливістю здійснити поїздку тощо.

У 2017 році в Україні діяло 453 підприємства, що займались страхуванням, перестрахуванням та недержавним пенсійним забезпеченням, крім обов'язкового соціального страхування, на яких було зайнято 32,3 тис. працівників [13]. Професійною організацією учасників страхового ринку є Ліга страхових організацій України.

Третій блок інфраструктури туризму становлять організації, що здійснюють організаційно-правове та кадрово-наукове забезпечення індустрії туризму.

Територіальний розподіл закладів, що готують фахівців для туристичної сфери, має нерівномірний характер. Найбільша їх кількість знаходиться у Київській області (враховані і ВНЗ м. Києва), Львівській, Харківській областях та АР Крим (разом з освітніми установами м. Севастополь). Підготовку майбутніх працівників туристичної індустрії здійснюють ВНЗ різних типів та напрямків: класичні та технічні університети; профільні (аграрні, педагогічні, економічні, харчові, спортивні) університети, академії, інститути.

До четвертого блоку відносяться підприємства, що займаються виробництвом та реалізацією товарів туристичного попиту. До товарів туристичного попиту зокрема належать туристичні сувеніри. Туристичними сувенірами можуть бути різні предмети, що мають як лише декоративне так і декоративно-ужиткове призначення. Проте вони обов'язково повинні нести у своєму декоративному оформленні знакову інформацію, викликати стійкі асоціації з місцем, де ці предмети були придбані; з певною народністю, народом або країною; з якоюсь пам'ятною подією. Тому вироби народних художніх промислів є своєрідними еталонами сувенірів.

Значного поширення на території України набув такий вид традиційного ремесла як гончарство. Серед осередків гончарства можна відзначити село Вільхівку Іршавського району Закарпатської області, місто Косів на Івано-Франківщині, село Гавареччину Золочівського району Львівської області, де виготовляють так звану чорнодимлену кераміку, село Бубнівку Гайсинського району Вінницької області, село Межиріч Лебединського району Сумської області, місто Васильків на Київщині, що славиться виготовленням майолікового посуду.

Художня вишивка розповсюджена у багатьох населених пунктах Мукачівського та Рахівського району Закарпатської області, понад 300 майстрів вишивки зареєстровано у селі Космач Косівського району Івано-Франківської області. Визначним осередком вишивання є село Клембівка Ямпільського району Вінницької області.

Ткацтвом, зокрема виготовленням ліжників та килимів, займаються у селах Видричка, Богдан, Розтоки, Росішка, місті Рахів та інших населених пунктах Рахівського району Закарпатської області. Традиції гуцульського ткання продовжують на Косівському художньо-виробничому комбінаті, де тчуть розмаїті узорні ліжники, серветки, доріжки, рушники, тканини для святкового і сценічного вбрання та інші вироби.

Гірське село Річка Косівського району Івано-Франківської області – давній осередок народного мистецтва. Сільські майстри особливо відзначаються уміннями у художній обробці деревини, мосяжництві, бондарстві у поєднанні з художнім випалюванням, художній обробці шкіри, виготовленні художніх виробів та іграшок з сиру. У селі Яворів зародилося мистецтво так званої «сухої» різьби по дереву.

В Україні представлені і інші види декоративно-ужиткового мистецтва – писанкарство (с. Космач Косівського району Івано-Франківської області), лозоплетіння (с. Іза Хустського району Закарпатської області), коренепластика (с. Великий Бичків Рахівського району Закарпатської області), виготовлення виробів з гутного скла (м. Львів), витинанка тощо [49].

2.2. Аналіз та оцінка розвитку інфраструктури в Україні

Найголовніше в результативному застосуванні рекреаційних ресурсів є наявність туристичної інфраструктури. Це готелі, мотелі, будинки відпочинку, пансіонати, санаторії, об'єкти громадського харчування, транспортні засоби, розважальні об'єкти, атракціони та ін. Коротко описуючи матеріальну базу туризму, можна відзначити, що на початок 2017 року в Україні налічувалося 2474 підприємства готельного комплексу загальною чисельністю 359 тис.

місць(рис.2.1).

Колективні засоби розміщення									
	Кількість колективних засобів розміщення, од			Кількість місць, тис. од			Кількість осіб, що перебували у колективних засобах розміщення, тис. осіб		
	усього	у тому числі		усього	у тому числі у		усього	у тому числі у	
		готелів та аналогічних засобів розміщення	спеціалізованих засобів розміщення		готелях та аналогічних засобах розміщення	спеціалізованих засобах розміщення		готелях та аналогічних засобах розміщення	спеціалізованих засобах розміщення
2014 ¹	4572	2644	1928	406,0	135,5	270,5	5423,9	3814,2	1609,7
2015 ¹	4341	2478	1863	402,6	132,5	270,1	5779,9	4297,2	1482,7
2016 ¹	4256	2534	1722	375,6	135,9	239,7	6544,8	5037,1	1507,7
2017 ¹	4115	2474	1641	359,0	133,4	225,6	6661,2	5135,2	1526,0

¹Без урахування тимчасово окупованої території Автономної Республіки Крим, м.Севастополя та тимчасово окупованих територій

Рис.2.1. Колективні засоби розміщення

Примітка. Складено автором за даними Державної служби статистики України [13]

За формою власності вони розподіляються так:

- 40% перебувають у державній та комунальній власності,
- 57% - у колективній,
- 3% - у приватній.

Найбільше готелів налічується в таких регіонах України:

- м. Київ (7,3% від загальної кількості по Україні),
- Одеська область (7,3%),
- Автономна Республіка Крим (6,8%),
- Дніпропетровська обл. (6,4%),
- Харківська обл. (5,8%),
- Донецька обл. (5,6%).

Рекреаційні можливості України характеризуються також наявністю 3304 санаторно-оздоровчих установи різного відомчого підпорядкування та форм власності, включаючи: санаторії -284, санаторії-55, бази та інші бази відпочинку - 1235, пансіонати та будинки відпочинку. - 67, дитячі оздоровчі та оздоровчі заклади - 9745 (рис.2.2).

Санаторно-курортні та оздоровчі заклади										
	Санаторії та пансіонати з лікуванням ²		Санаторії-профілакторії ²		Будинки і пансіонати відпочинку ²		Бази та інші заклади відпочинку ²		Дитячі заклади оздоровлення та відпочинку ³	
	усього	у них ліжок, тис.	усього	у них ліжок, тис.	усього	у них місць, тис.	усього	у них місць, тис.	усього	у них місць, тис.
2014 ¹	320	79	118	17	90	17	1400	157	13977	126
2015 ¹	309	78	79	12	76	15	1399	165	9743	113
2016 ¹	291	70	63	10	73	14	1295	146	9669	112
2017 ¹	284	71	55	10	67	12	1235	133	9745	106

¹ Без урахування тимчасово окупованої території Автономної Республіки Крим, м. Севастополя та тимчасово

Рис.2.2. Саніторно-курортні та оздоровчі заклади

Примітка. Складено автором за даними Державної служби статистики України [13]

За формою власності ці установи розподілені: державні - 37%, колективні - 58%, приватні - 0,9%, майно міжнародних організацій - 3,9%.

Більшість готелів та туристичних баз будувалися на проектах, які сьогодні не відповідають міжнародним стандартам. Їхня мережа активно формувалася в період масового туризму, з інтенсивним функціонуванням і несвоєчасним капітальним і поточним ремонтом, що призвело до значного зносу цих будівель і устаткування.

Багатофункціональність приміщень для розміщення вимагає їх класифікації та стандартизації. Типова уніфікація об'єктів розміщення дозволить створити стандарт, центральною частиною якого повинна бути класифікація об'єктів розміщення, розроблена СОТ.

На початок 2016 року в Україні налічувалося 2,7 тис. Туристичних підприємств, що становить 64% від загальної кількості тих, хто отримав ліцензію на туристичну діяльність. Більше половини (52%) існуючих туристичних підприємств зосереджені в трьох регіонах. Київ (25%), Автономна Республіка Крим (18,0%), Одеська область (9,0%).

Але доступності інфраструктури для туризму недостатньо. Його слід розглядати в широкому сенсі: основні елементи інфраструктури повинні не тільки виконувати суто рекреаційну функцію, але й служити провідним чинником поліпшення всього соціально-економічного життя країни.

Це має бути громадська інфраструктура, що відповідає міжнародним стандартам і спрямована на всіх жителів України та її гостей.

З точки зору організації інфраструктурного забезпечення рекреаційного процесу, одне з ключових місць належить транспортній системі. Питання охоплює проблему транзитного руху, організації залізничного сполучення, розвитку автомобільних доріг, повітряного, морського, річкового транспорту.

Україна має розвинену мережу автомобільних та залізничних доріг, аеропортів, річкових і морських портів. Повітряний, автомобільний, залізничний, річковий і морський транспорт можуть забезпечити перевезення туристів за допомогою резерву транспортних потужностей для деяких видів транспорту.

Україна володіє широкою інфраструктурою залізничного, водного, автомобільного та авіатранспорту. За довжиною мережі залізниць посідає друге місце у Європі (21,7 тис. км). Довжина внутрішніх водних шляхів на найбільших європейських річках Дунай та Дніпро становить майже 2,2 тис. км, вздовж них розташовано 10 річкових портів. Авіаційний транспорт представлений інфраструктурою 33 аеропортів, з яких 17 міжнародних. Загальна мережа автодоріг загального користування становить 169,5 тис. км, з яких 165,8 тис. км - з твердим покриттям [3].

Варто відзначити, що транспорт здійснює різні функції в підсистемах світової економіки при здійсненні зовнішньоторговельних відносин. Тому всі види транспорту (табл. 2.1) і всі частини транспортного процесу при їх взаємодії на національному, міжнародному, міжконтинентальному і глобальному рівнях становлять світову транспортну систему.

Таблиця 2.1

Відправлення (перевезення) пасажирів за видами транспорту (млн.)

Рік	Залізничний	Морський	Річковий	Автомобільний (автобуси)	Авіаційний
2014	386	3	3	4369	6
2015	350	3	3	4014	5

2016	343	3	4	3726	6
2017	339	2	4	3612	8

Примітка. Складено автором за даними Державної служби статистики України [13]

Транспортні шляхи України повинні відповідати міжнародним вимогам та надавати можливість здійснювати перевезення швидко, безпечно, надійно, комфортно (табл.2.2). Саме вони є першою ланкою туристичного потоку іноземних громадян в Україну. Взаємодія двох галузей – транспорту і туризму – може посприяти у короткі терміни вирішити більшість проблем, зокрема розбудови туристичної інфраструктури за напрямками національної мережі транспортних коридорів із залученням приватного капіталу (національного і закордонного).

Таблиця 2.2

Довжина шляхів сполучення (тис.км)

Рік	Експлуатаційна довжина залізничних колій	Експлуатаційна довжина судноплавних шляхів	Довжина автомобільних доріг (у тому числі із твердим покриттям)
2014	20,1	1,6	163,0
2015	20,2	1,5	163,1
2016	20,8	1,5	163,3
2017	19,9	2,4	163,2

Примітка. Складено автором за даними Державної служби статистики України [13].

Найгустіша мережа залізничних магістралей характерна для Донбасу, Придніпров'я, правобережного лісостепу та західних територій України. Серед внутрішньодержавних залізниць найбільше значення мають лінії Донбас – Кривий Ріг, Київ – Харків, Київ – Львів, Київ – Одеса, Харків – Севастополь [44].

Загальна довжина судноплавних шляхів в Україні до 2,3 тис. кілометрів. Майже за всіма показниками перевезень пасажирів цей вид транспорту знаходиться на останньому місці. 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 [45].

Щодо мережевої забезпеченості України, то загальна довжина автодоріг в Україні становить близько 170 тис. км, у тому числі, з твердим покриттям – понад 97 %. 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 Донецька, Луганська, Дніпропетровська, Львівська, Івано-Франківська, Київська області [44].

На основі статистичних даних: відправлення пасажирів та довжини шляхів сполучення, наводимо дані пасажирообороту (табл. 2.3).

Таблиця 2.3

Пасажирооборот транспорту загального користування (млрд пас.км)

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Залізничний	52,7	53,2	53,1	53,1	48,3	50,2	50,6
Автомобільний	52,5	54,0	56,1	61,3	55,2	52,0	51,5

Водний	0,1	0,1	0,2	0,1	0,1	0,1	0,1
Авіаційний	6,1	8,3	9,3	10,8	9,0	11,0	13,8

Примітка. Розраховано на основі даних Державної служби статистики України [13].

Останні два роки (2016–2017) він намагається активно відновитися після політичної та економічної кризи 2014–2015 рр. Загалом за цей період зникло близько 5 600 підприємств громадського харчування. За оцінками RestConsulting, із них близько 1 500 ресторанів закрилися, не витримавши кризи, а ще трохи більше 4 тис. залишилися в окупованому Криму та зоні АТО. Обсяг усього українського ресторанного ринку аналітики оцінюють у 30 млрд. грн. А за кількістю закладів (понад 15 тис.) він уже досягнув показників докризового 2013 р. (не враховуючи закладів у Криму та зону АТО) [8].

За даними дослідницької компанії Nielsen, на вересень 2017 р. у шести найбільших містах України (Києві, Львові, Одесі, Харкові, Запоріжжі та Дніпрі) функціонувало 10 994 підприємства у сфері харчування. З них найбільша частка припадала на заклади типу кафе і ресторанів – 46% (5 009 од.). Закладів у категорії FastFood дещо менше – 40% (4 427 од.), частка барів, пабів та нічних клубів найнижча – 14% (1 558 од.) [31].

У розрізі міст найбільшу кількість об'єктів громадського харчування представлено в Києві, який за цим показником майже в 2,5 рази випереджає Харків та Одесу, більш ніж у чотири рази – Дніпро і майже в 10 разів – Запоріжжя. Цікаво, що Львів, який вважається одним із центрів гастротуризму в Україні, також значно відстає від столиці і налічує всього 1 294 заклади громадського харчування (рис. 2.3).

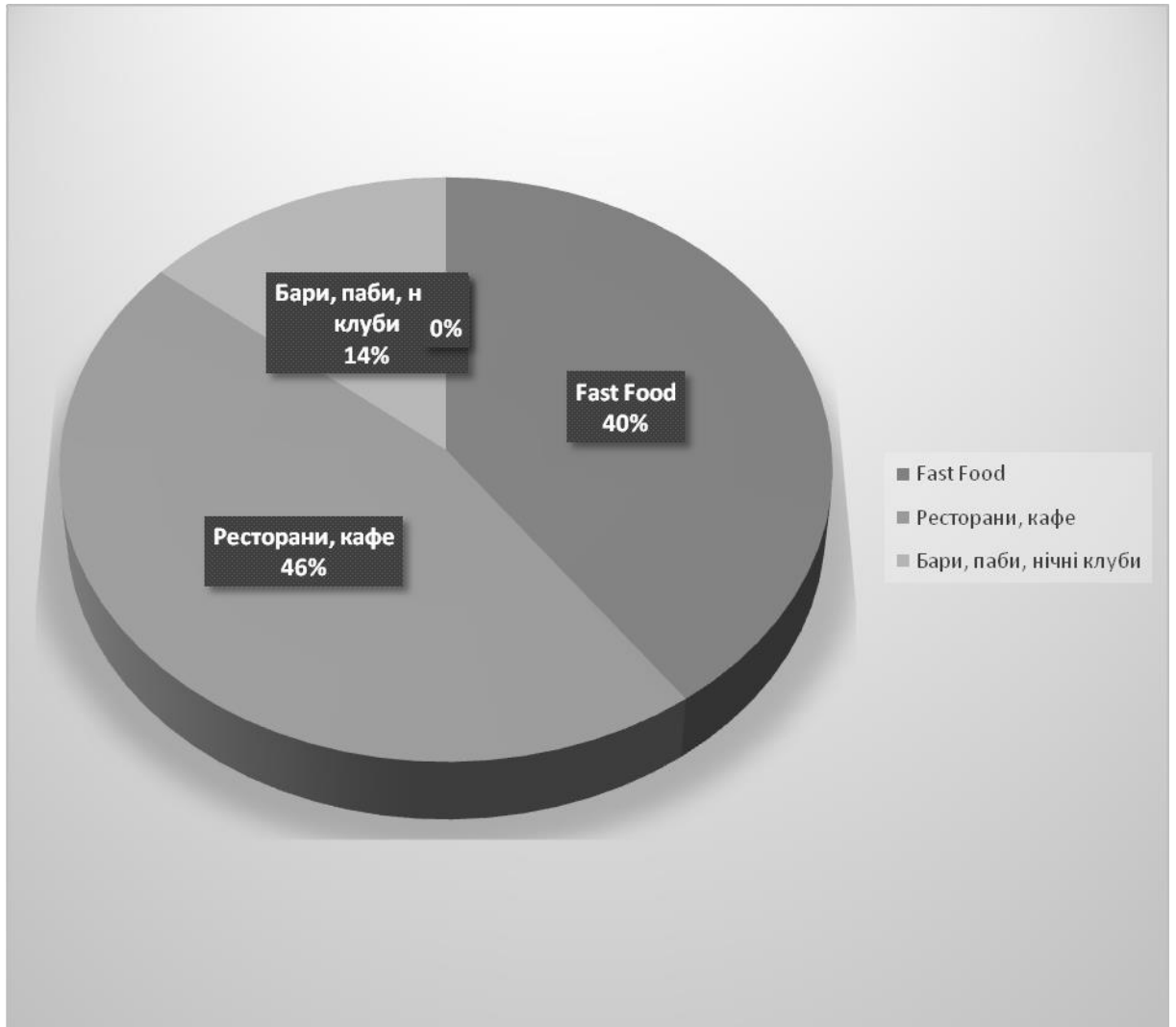


Рис.2.3. Структура закладів харчування, що функціонують у шести найбільших містах України за видами, %

Примітка. Розраховано автором за даними[31].

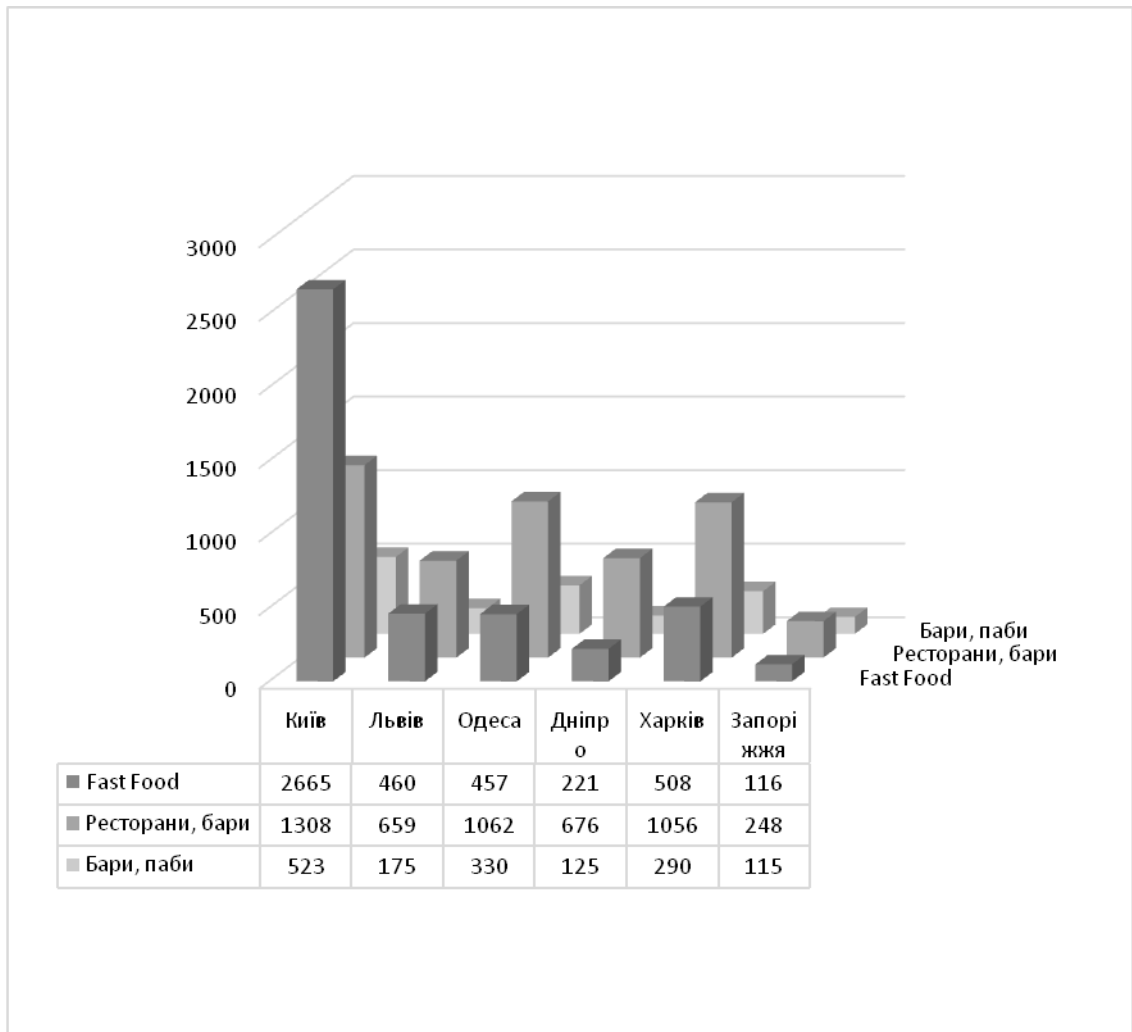


Рис.2.4. Кількість підприємств харчування різних видів у шести найбільших містах України, од.

Примітка. Розраховано автором за даними [31].

У переважній більшості у структурі закладів харчування переважають кафе та ресторани і лише в Києві – заклади харчування типу FastFood.

Ураховуючи чисельність населення у м. Львів (758,7 тис. осіб) та кількість туристів, що відвідали місто в 2017 р. (2,7 млн. осіб), забезпеченість місцями в закладах ресторанного господарства міста є недостатньою (фактична наявність – 52 місця на 1 тис. населення; потреба – 194 місця на 1 тис. населення). Частину цієї потреби покривають фізичні особи – підприємці, однак цього недостатньо.

Децю іншу динаміку демонструють статистичні дані Державної служби статистики України. За її даними, станом на 1 листопада 2017 р. в Україні

налічувалося 7 466 активно діючих підприємств тимчасового розміщення й організації харчування (без фізичних осіб – підприємців) [32].

Регіони	Роки					Відношення 2013 р./ 2017 р., %
	2013	2014 ²	2015 ²	2016 ²	2017 ²	
Всього в Україні	10441	8565	7926	6703	7466	-28,5
Вінницька	142	147	152	123	132	-7,0
Волинська	134	127	132	109	115	-14,2
Дніпропетровська	495	436	431	365	409	-17,4
Донецька	663	616	269	226	232	-65,0
Житомирська	118	112	110	92	91	-22,9
Закарпатська	261	253	248	189	199	-23,8
Запорізька	390	378	369	335	368	-5,6
Івано-Франківська	248	250	246	207	226	-8,9
Київська	479	435	442	409	439	-8,4
Кіровоградська	96	99	102	79	83	-13,5
Луганська	161	155	35	37	37	-77,0
Львівська	877	845	806	646	723	-17,6
Миколаївська	240	228	211	189	230	-4,2
Одеська	920	821	782	655	748	-18,7
Полтавська	201	200	194	162	175	-12,9
Рівненська	108	99	96	81	89	-17,6
Сумська	102	95	104	98	104	+2,0
Тернопільська	105	99	98	78	87	-17,1
Харківська	622	582	551	423	459	-26,2
Херсонська	195	183	196	172	202	+3,6
Хмельницька	161	155	145	108	115	-28,6
Черкаська	131	135	131	131	138	+5,3
Чернівецька	138	129	126	94	99	-28,3
Чернігівська	158	146	151	139	147	-7,0
Київ	1955	1840	1799	1556	1819	-6,9

Рис.2.5. Кількість діючих підприємств тимчасового розміщення й організації харчування станом на 1 листопада кожного року

Найбільша кількість активно діючих підприємств тимчасового розміщення й організації харчування розташована в Одеській та Львівській областях – 748 та 723 відповідно. Динаміка зміни кількості підприємств у цих

областях протягом 2013–2017 рр. є ідентичною із загальноукраїнською. Однак темпи зростання кількості підприємств в Одеській області (на 14,1%) є дещо вищими, ніж у Львівській (на 11,9%). Частка закладів тимчасового розміщення й організації харчування у Запоріжжі, Дніпрі та Харкові є значно меншою (рис. 2.5).

Як свідчать статистичні дані, пікове падіння чисельності закладів унаслідок кризи спостерігалось у 2016 р. – на 35,8% порівняно з докризовим періодом. І лише дані 2017 р. демонструють позитивну динаміку – зростання чисельності закладів на 763 од. (11,4%) [32].

Слід зазначити, що загальна кількість суб'єктів господарювання є значно більшою, однак майже 90% – це фізичні особи – підприємці, і лише трохи більше 10% зареєстровані саме як підприємства. Зокрема, за результатами 2016 р. в Україні було зареєстровано 57 696 підприємств тимчасового розміщення й організації харчування, з них 6 544 – це підприємства і 51 152 – фізичні особи – підприємці. Саме цим пояснюється розбіжність даних різних аналітичних компаній: окремі заклади офіційно зареєстровані як фізичні особи – підприємці, а фактично працюють як підприємства для зменшення податкового навантаження на свій бізнес. Одним із показників, що характеризує діяльність закладів харчування, є обсяг реалізації товарів та послуг, який сьогодні демонструє позитивну динаміку.

Різке падіння величини показника в 2014 р. зумовлене такими чинниками: по-перше, значним знеціненням гривні, що вплинуло на кредиторську заборгованість підприємств харчування перед банківськими установами; по-друге, зниженням платоспроможного попиту населення на послуги підприємств, оскільки на перше місце вийшли питання задоволення первинних потреб. Так, у 2014 р. обсяг реалізованої продукції (товарів і послуг) закладів тимчасового розміщення й організації харчування в Україні становив 14 346,3 млн. грн., що на 14,2% менше порівняно з 2013 р. Проте вже в 2015 р. підприємствам харчування вдалося пристосуватися до нових умов зовнішнього середовища та підвищити рівень обсягу показника на 27,2% порівняно з 2014 р.

При цьому слід урахувати, що на зростання обсягу реалізованої продукції (товарів і послуг) закладів тимчасового розміщення й організації харчування значно вплинув ціновий фактор (за даними Державної служби статистики України, індекс цін на продукти харчування зріс у 2015 р. на 40,1% порівняно з 2014 р.). У 2015 р. розвиток ресторанних мереж відбувався переважно за рахунок оновлення форматів наданих послуг, оптимізації витрат, що також вплинуло на зростання обсягу реалізованої продукції та послуг [10].

Аналізуючи діяльність суб'єктів господарювання у сфері харчування (без підприємств тимчасового розміщення), слід зазначити, що частка підприємств також є незначною: у 2013 р. вона становила 17,6%, а вже в 2016 р. – менше 10% (табл. 2). За видами діяльності переважають ресторани та заклади надання послуг мобільного харчування. Їхня частка як у 2013 р., так і в 2016 р. становила 79%. Останнє зумовлено тим, що в межах цієї категорії підприємств, як правило, розвиваються мережі ресторанів, кафе, закусочних та буфетів, яких, по-перше, в мережі ресторанного господарства України у сукупності більше, ніж закладів інших типів. А по-друге, ці заклади РГ, як правило, навіть у складних економічних умовах намагаються зважати на фінансові можливості своїх відвідувачів і відповідно до цього вибудовують свої стратегії дій на ринку (часто забезпечуючи великі обсяги товарообороту завдяки орієнтації та масового споживача і максимально можливу частоту покупок та/або обертання місця за добу) [35].

Однак кількість ресторанів та закладів надання послуг мобільного харчування за аналізований період значно зменшилася – на 34%, майже як і підприємств загалом.

Щодо обсягу реалізованої продукції (показник наведений за інституціональним підходом (спосіб узагальнення даних, за яким показники всіх видів економічної діяльності суб'єкта враховуються у зведеннях за тим видом економічної діяльності, який визначено як основний)), для всіх підприємств сфери харчування він демонструє динаміку падіння в 2014 р. та поступового зростання до 2017 р. (рис. 2.8).

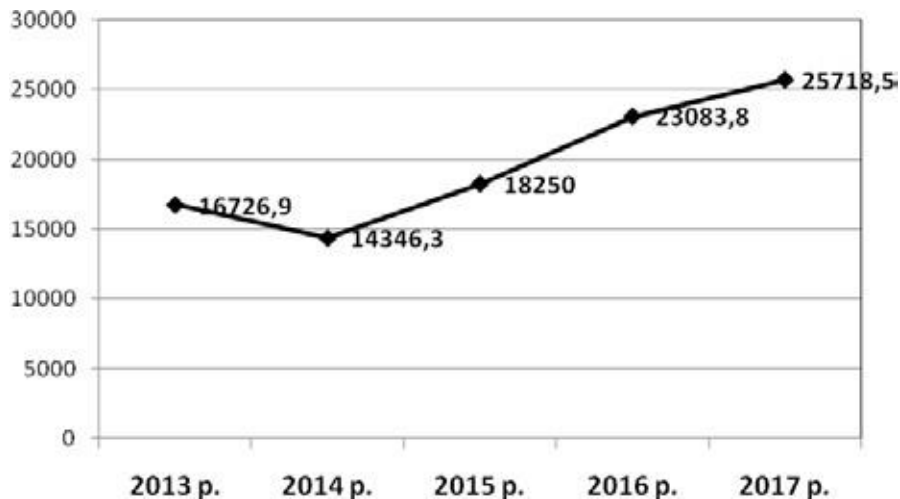


Рис.2.6. Обсяг реалізованої продукції (товарів і послуг) закладів тимчасового розміщення й організації харчування у 2013–2017 рр. в Україні, млн. грн.

Слід зазначити, що обсяг реалізованої продукції є значно вищим для ресторанів та підприємств надання послуг мобільного харчування – 46,2% та підприємств, що здійснюють постачання готових страв, – 37,6%. А для підприємств, що здійснюють обслуговування напоями, показник хоча й зростає за аналізований період, однак виявився нижчим, ніж у 2013 р., на 0,5%. Як уже зазначалося, зростання величини показника обсяг реалізованої продукції зумовлене передусім ростом індексу цін на продукти харчування, зокрема в 2015 р. на 40,1% порівняно з 2014 р.

2.3. Проблеми інфраструктури України та шляхи їх вирішення

Аналіз рівня розвитку інфраструктури дозволив згрупувати регіони України по певним рівням її розвитку та виявити специфічні риси.

Можна зробити висновок, що практично в кожному регіоні нашої країни всі складові інфраструктури знаходяться в незадовільному стані. Особливо це стосується транспортної складової, 14 областей (Дніпропетровська, Житомирська, Закарпатська, Івано-Франківська, Київська, Кіровоградська, Львівська, Миколаївська, Одеська, Сумська, Тернопільська, Харківська, Чернівецька та Чернігівська) в своєму дослідженні виділили транспортні проблеми як ключовими, що здатні впливати на рівень розвитку всієї

інфраструктури, основними серед яких є: незадовільний стан доріг та низька якість дорожнього покриття доріг різного призначення; високий рівень морального та фізичного зносу матеріально-технічної бази, яка не відповідає сучасним вимогам; недосконала тарифна політика, зокрема, відсутність компенсацій перевезення пільгових категорій населення; неможливість оновлення рухомого складу; недосконалість рухомого складу (зношеність, недостатність автобусів великої та надвеликої місткості); непристосованість до обслуговування людей із обмеженими фізичними можливостями.

Для вирішення вказаних необхідно вжити ряд заходів, а саме:

- покращити якість дорожнього покриття доріг різного значення,
- вдосконалити тарифну політику;
- підготовка і реалізація обласної програми оновлення рухомого складу (компетенція місцевої влади);
- перехід до схеми обслуговування: один район – один базовий перевізник; розвиток транспортно-пересадочних вузлів (спільна компетенція), забезпечення стабільності роботи міського транспорту;
- будівництво нових станцій метро у м. Києві та у м. Дніпро;
- оновлення зупиночних комплексів;
- проведення прозорих конкурсів з відбору перевізників;
- проведення замірів пасажиропотоку для формування маршрутної мережі;
- визначення реальних обсягів компенсації за перевезення пільгової категорії пасажирів;
- запровадження єдиного електронного квитка для усіх видів транспорту;
- забезпечення суворого контролю за дотриманням перевізниками Правил дорожнього руху.

Україні потрібні початкові умови для формування сучасної системи транспортних комунікацій, яка відповідатиме міжнародним стандартам. До них насамперед належать: необхідність технічного переоснащення галузі та значні організаційні зміни у всіх видах транспорту; наявність кваліфікованого

трудового потенціалу та передові науково-технічні розробки; наявність конкурентних науково-технічних проектів, які пройшли відповідну експертизу і готові до впровадження; зацікавленість іноземних інвесторів у розміщенні капіталу в Україні; стійка тенденція до визнання Україною світової спільноти як європейської держави, з якою бажано мати стабільні ділові відносини на широкій і довгостроковій основі, і які в майбутньому матимуть вплив на ключові проблеми європейської спільноти. політика; існування затвердженої концепції створення та функціонування в Україні національної мережі міжнародних транспортних коридорів.

Система державної підтримки розвитку транспортної інфраструктури повинна забезпечувати своєчасне, повне і якісне задоволення потреб туристів у транспорті; захист прав громадян під час їх транспортних послуг; безпечне функціонування транспорту; дотримання необхідних темпів та пропорцій розвитку національної транспортної системи; захист економічних інтересів України та законних інтересів підприємств і організацій транспорту та споживачів транспортних послуг. Дієвим засобом підвищення ефективності функціонування державної власності має бути розвиток партнерських відносин держави та бізнесу, що дасть можливість залучити в державний сектор економіки додаткові ресурси, насамперед інвестиції. У такій системі відносин відбувається об'єднання ресурсів і потенціалів держави і бізнесу, спрацьовує «ефект синергії», що сприяє підвищенню ефективності використання наявних ресурсів, розподілу ризиків між державним і приватним сектором та їхній мінімізації.

Враховуючи високий транзитний потенціал України, розвиток транспортної мережі може прискорити інтеграцію нашої країни в міжнародний економічний простір, а також збільшити приплив іноземних туристів. Адже через її територію здійснюється транспортне сполучення країн СНД з країнами Центральної та Південної Європи, Близького Сходу та Африки. Крім того, західноєвропейські, скандинавські та балтійські країни встановили зв'язки з країнами Закавказзя, Середньої Азії, Далекого Сходу, Китаю та Індії. Всі

учасники транспортно-комунікаційних процесів зацікавлені в подальшому розвитку та зміцненні цих відносин.

Рекреаційна складова теж має ряд проблем (7 областей – Дніпропетровська, Київська, Одеська, Рівненська, Харківська, Черкаська та Чернігівська). Дані проблеми пов'язані з: відсутність регіональної цільової програми для стимулювання розвитку рекреаційного потенціалу й створення підприємств у цій галузі; недостатній розвиток засобів розміщення відпочиваючих; недостатня промоція туристичних маршрутів областей; низька якість туристичних послуг та ін.

Основні заходи задля покращення ситуації в рекреаційній складовій направлені на:

- відкриття нових туристичних маршрутів до визначних місць. Також варто передбачити поширення інформації про лікувальні та мінеральні води, рекреаційні можливості 22 районів Дніпропетровської області, створення туристично-інформаційних центрів у містах;

- зменшення залежності підприємців в курортних зонах від корупційного впливу органів місцевого самоврядування, через притягнення до відповідальності винних (Одеська область);

- впровадження програми або стратегії розвитку туристичного потенціалу регіону, яка допоможе визначити проблемні моменти розвитку туризму та визначити сторони, що мають бути посилені з ефективним виділенням коштів та залучення інвесторів, оцінка територій (Дніпропетровська та Одеська область);

- розвиток засобів розміщення відпочиваючих (бази відпочинку, кемпінги, агросадиби тощо) та екологічних маршрутів для туристів у північних районах області. Джерела фінансування: приватні кошти, грантові кошти (програма ООН «Розвиток, орієнтований на громаду, покращить якість життя в Україні») (Рівненська область).

- розвиток внутрішньобласного рекреаційного та «подієвого» туризму, як галузі малого та середнього бізнесу та розвиток внутрішнього в'їзного туризму.

З цією метою Уряд і місцеві органи влади мають залучати як державні капіталовкладення, так і приватні інвестиції, а також систему пільгового кредитування малого і середнього бізнесу.

Отже, для вирішення вказаних проблем були запропоновані рекомендації щодо покращення стану деяких підсистем в розрізі областей України.

Для розвитку ресторанного бізнесу в Україні характерні визначені складності, такі як: плинність персоналу, брак професійних кадрів, технічна невідповідність багатьох приміщень під розміщення підприємств харчування, необхідність в отриманні величезної кількості погоджень та дозвільної документації, залежність від продукто-вої інфляції і кон'юнктури ринку. Брак кадрів, небажання роботодавців вкладати гроші в навчання персоналу стримує розвиток ресторанної галузі у цілому. Без постійного припливу професіоналів кухарського мистецтва, торгового сервісу важко оцінювати перспективи. Крім потенційних ризиків, рестораторам доводиться враховувати і тенденції економіки, адже макроекономічні чинники потужно впливають на розвиток ресторанного бізнесу в містах. Експерти простежують залежність між розвитком закладів елітного або середнього сегмента ринку громадського харчування і розвитком великого або середнього (дрібного) бізнесу [7].

Серед головних причин, що гальмують розвиток об'єктів РГ виокремлюють такі:

– загальний економічний спад у країні та військові дії в зоні АТО впливають на зниження попиту на ресторани послуги, погіршення показників фінансової стійкості та операційної діяльності об'єктів РГ;

– недосконалість законодавства і нормативно-правового поля України для ведення ресторанного бізнесу;

– високий рівень фінансового ризику і корупційності в Україні, що не сприяє залученню світових брендів ресторанного бізнесу;

– зменшення чисельності контингенту потенційних споживачів унаслідок змін у чисельності та структурі населення країни, пришвидшення темпів

росту виїзних турпотоків;

–відсутність практичного досвіду антикризового управління у керівників об'єктів РГ, що призводить до зменшення кількості фінансово спроможних підприємств, які вдаються до реалізації стратегії скорочення або ліквідації діяльності взагалі;

–високі ставки орендної плати за приміщення через брак якісних площ негативно впливають на відкриття нових і цінову політику діючих об'єктів РГ. Для порівняння: за законодавством США орендна плата не повинна перевищувати 6% прибутку підприємства-орендаря, а в Україні плата за оренду приміщення становить майже 50% прибутку;

–велика кількість об'єктів РГ, які функціонують на межі банкрутства внаслідок зростання цін постачальників продуктів, затримки платежів і збільшення кредиторської заборгованості, що негативно позначається на ритмічності виробництва, тощо [4].

Висновки до розділу 2

Отже, відповідно до функціонального підходу у складі інфраструктури туризму виокремленні чотири блоки: транспортна інфраструктура; організації, задіяні у здійсненні туристичних формальностей; організації, що здійснюють організаційно-правове та кадрово-наукове забезпечення індустрії туризму; підприємства, що займаються виробництвом та реалізацією товарів туристичного попиту.

Складові туристичної інфраструктури Україна характеризуються неоднаковим ступенем розвитку. Потребам існуючого туристичного ринку повною мірою відповідає кількість консульських установ та страховиків. Великою є кількість вищих навчальних закладів, що готують фахівців та провадять наукові розробки у сфері туризму.

На даному етапі, стан транспортної системи не можна вважати задовільним. Більшість об'єктів транспортної інфраструктури необхідно визнати застарілими і такими, що не відповідають сучасним вимогам для виконання своїх основних функцій. Насамперед, це стосується залізничного та автомобільного транспорту. Дороги, зокрема, у багатьох відношеннях не відповідають європейським стандартам. Проблеми Морського, річкового і повітряного транспорту пов'язані зі значним фізичним і моральним погіршенням транспортних засобів. Аналіз тільки найважливіших проблем функціонування різних видів транспорту, які очікують невідкладного вирішення, свідчить про їх масштабність, складність у визначенні значення для загального розвитку економіки України. Їх реалізація вимагає великих інвестицій і складних організаційних рішень.

Ресторанний ринок України ще далекий від насичення. Очевидно, що основою для його розвитку є передусім рівень доходів населення, який упав у зв'язку з фінансово-економічною ситуацією останніх років. Водночас ємність цього ринку ще досить велика. У ресторанному бізнесі існують виразні перспективи зростання. З ростом підприємств харчування різних форматів

зростає конкуренція. Для формування конкурентних переваг і забезпечення ефективної роботи підприємства нині і в майбутньому необхідне розроблення науково обґрунтованих рекомендацій щодо підвищення ефективності стратегічного управління і функціонування підприємства. Новітні наукові розробки та методики їх упровадження, а так само дані щодо їх практичної ефективності здатні консолідувати консалтингові підприємства, необхідність яких стає все більш очевидною в сучасних умовах конкуренції, що загострюється. Варто відзначити, що нині ресторатори підходять більш професійно до управління своїм бізнесом. Тепер вони проводять стратегічний аналіз ринку, маркетингові дослідження, освоюють нові підходи і методики проведення рекламної діяльності, при цьому все частіше звертаючись до сторонніх фахівців із ресторанного консалтингу.

РОЗДІЛ 3

ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ ТУРИСТИЧНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ

3.1 Сучасні тенденції розвитку туристичної інфраструктури України та Тернопільської області

В Україні є багато пляжних курортів. Незважаючи на втрату Криму, Україна сприяла розвитку курортів на Чорному морі - Коблево і Затока. Курорт Коблево розташований на території Миколаївської області в сосновому лісі на чорноморському узбережжі. Коблево цінується за прекрасні піщані пляжі і добре розвинену житлову інфраструктуру.

На території курорту діють десятки готелів, курортів і баз відпочинку економічного і преміум класу, які здатні приймати одночасно 17 тис. Туристів. Святковий сезон в Коблево починається в травні і закінчується у вересні. Вартість проживання в Коблево коливається від 800 до 2000 грн, а вартість трьохразового харчування - 200 грн.

Не менш популярним є місто Затока в Одеській області, який має репутацію самого гучного і молодіжного курорту в Україні. Є багато різних нічних клубів, водних та екстремальних атракціонів. Вартість проживання на цьому курорті нижче, ніж у Коблево. У приватному секторі можна знайти ліжко від 300 до 500 грн на добу, в базах відпочинку - 500-1000 грн, в міні-готелях - 400-800 грн. Триразове харчування коштує мандрівникам від 300 грн. на добу. Недоліками бухти є часті шторми в районі, сильні течії, що приносять холодну воду, а також той факт, що маршрут Одеса-Рені та залізничний шлях розташовані поруч.

Повна протилежність бухти - це тихий курорт Сергіївка, розташований між Шаболатським лиманом і Чорним морем. Є бальнеологічні санаторії, що збереглися з радянських часів. Практикуються хлоридно-натрієво-магнієві мінеральні ванни і мулові грязьові обгортання. Вартість одного дня процедур - від 200 грн. У Сергіївці найширші пляжі, тепла вода в морі і в лимані. Там

можна зняти однокімнатну квартиру за 400-500 грн на добу без комунальних послуг. Розміщення в номері в базах відпочинку з загальною кухнею коштує 500-700 грн., В міні-готелях 350-500 грн.

Однак є й недоліки - у Сергіївці кілька продуктових магазинів і закладів громадського харчування. Триразове харчування для однієї людини в оздоровчому центрі коштує 300 грн., В кафе - середній чек від 130 грн. П'ятьразове харчування в санаторіях коштує від 600 грн. На добу. Також морські курорти існують і в інших населених пунктах Одеської області - в Приморську, Лебедівці, Кароліно-Бугазі, Грибові і навіть у промисловому місті Южний.

Морські курорти на узбережжі Азовського моря, в тому числі в Генічеську, Херсонській області, Бердянську в Запорізькій області, курортах і базах відпочинку поблизу Маріуполя (Донецька область). Серед жителів Запорізької та Донецької областей цінують пляжі Бердянська і сусідніх курортів. Дуже дешево можна відпочити в Азовському Юр'ївки, Ялті, Гурзуфі, де є безліч нічних клубів і кафе. У пансіонах або приватному секторі дешевше відпочивати за 200-300 грн. на добу. Орендувати двокімнатний номер в гостьовому будинку в Маріуполі біля моря коштує 800 грн за добу. Розкішні номери з басейном і всіма зручностями в міні-готелях коштують 1500-2000 грн. На добу. Триразове харчування коштує 400 грн з особи.

Основними туристичними напрямками зимових свят в Україні є курорти Івано-Франківської, Львівської та Закарпатської областей. Туристів приваблюють мальовничі пейзажі Карпат, кришталево чисте повітря, гірськолижні схили. Гірськолижний курорт «Буковель» відомий своїми гірськолижними схилами загальною довжиною 50 км, які освітлюються потужними прожекторами після 20:00. Всі ліфти в хорошому стані та обладнані безкоштовними туалетами.

На курорті є аптека, школа інструкторів, рятувальна служба, магазини та інші об'єкти. А в «Буковелі» є один недолік - це досить високі ціни: вартість номера в готелі поруч з ліфтом від 1000 грн на добу. Найбільш бюджетні

номери - від 500 грн. Дешевше можна відпочити в селі Яремче, де немає великомасштабних гірськолижних трас, але обслуговування в готелях не поступається готелям в «Буковелі». У Яремче є санаторій, розвинена інфраструктура розваг.

Досить популярним є гірськолижний курорт у Славському у Львівській області на горі Тростян, звідки відкривається вид на левів. Тут багато гірськолижних схилів різної висоти, довжини і рельєфу, барів і закусочних. Славське вважається найбільш відвідуваним зимовим курортом в Україні, який приваблює лижачами з усієї країни. Недоліком курорту часто є перевантажені підйомники через велику кількість лижників. Персонал не завжди встигає очистити дорогу від пагорбів і льоду. Але цей курорт доступний практично кожному. Ви можете зупинитися не тільки в готелі, але і в приватному секторі, де гостинні жителі щодня орендують житло лижникам за узгодженими цінами.

Серед любителів екстремального відпочинку взимку популярний курорт «Драгобрат» на Закарпатті, який розташований на відстані 240 км від Ужгорода в диких і не дуже розвинених районах. Це найвищий гірський курорт України. Сніг тут дуже довгий час через особливості місцевості. Сезон катання на лижах і сноуборді триває з листопада по травень. «Драгобрат» оснащений 20 гірськолижними схилами різної складності, новими ліфтами. Готелі та інші державні установи вдвічі дешевші, ніж у «Буковелі».

В останні роки Україна відкрила гірськолижні курорти зі штучними схилами в місцях, де немає гір. Найвідомішим таким курортом є село Водяники в Черкаській області, де є 3 гірськолижні траси довжиною 440 м, 500 м і 750 м, які обладнані сучасними чотиримісними ліфтами, сніговими гарматами, є триповерхові готелі, клуби та ресторани. Щоб лікувати і відпочивати в санаторіях, українці їдуть до Трускавця, Моршина, Східниці і курортів Закарпаття.

Тенденція останніх років стала зеленою або називається аграрним туризмом. Мешканці великих міст виїжджають в сільську місцевість, де вони можуть не тільки дихати свіжим повітрям, а й жити селянським життям, знайомитися з традиціями і культурою, народними ремеслами і ремеслами

оригінальних областей України. «Зелені» туристи працюють в полі, збирають гриби в лісі, їздять, ходять на риболовлю, полюють і тим самим відпочивають від офісу повсякденного життя або від роботи на заводі.

В Україні налічується понад 20 великих садиб зеленого туризму в Полтавській області, Івано-Франківській області, Вінницькій області, Закарпатській області, Черкаській області та Київській області.

Цілорічні екскурсії по Україні. Особливо популярні серед туристів міста з великою кількістю пам'яток історії та архітектури, Києва, Львова, Чернівців, Умані, Одеси, Ужгорода, Харкова, острова Хортиця в Запоріжжі. Найпопулярнішим містом серед туристів є Київ. У минулому році столицю відвідали більше 1 млн. 200 тис. Іноземних туристів і 2 млн. Вітчизняних туристів.

Зупинимось детально на тенденціях розвитку туристичної інфраструктури м. Тернопіль.

В останні роки у м. Тернополі актуалізувалася необхідність розвитку міської туристичної інфраструктури. Це зумовлено значним впливом туристичних потоків до міста, яке позиціонується як центр пізнавального, подієвого, гастрономічного та фестивального туризму. Особливо перевантаженою туристичною інфраструктура була влітку 2018 р., коли у Тернополі проводився чемпіонат світу з водномоторного спорту. В дні проведення цього заходу було недостатньо місць у готелях і ресторанних закладах, а також виникли питання з транспортним перевантаженням вуличної мережі.

Ці фактори актуалізують проблему гармонійного розвитку всіх компонентів туристичної інфраструктури на території міста.

Розглянемо детальніше проблеми розвитку різних складових туристичної інфраструктури м. Тернополя. Основою розвитку більшості сфер людської діяльності (у т.ч. туризму) в сучасному місті є транспортна інфраструктура.

До її складу входять транспортні шляхи (автомобільні й залізничні), автобусні та залізничні вокзали, аеропорти, морські й річкові порти, вантажні

та пасажирські термінали, різноманітні допоміжні споруди, транспортні підприємства, депо тощо. У Тернополі розвинуті системи автомобільного, залізничного, електричного, річкового й авіаційного транспорту. У найкращому стані перебуває мережа автомобільного транспорту, до якої належать 32 міських автобусних маршрутів (на яких працюють більше 200 машин), автобусні зупинки, автовокзал, приміська автостанція, обслуговуючі підприємства. Для більше 40 тис. легкових автомобілів споруджені гаражні кооперативи, автостоянки, сервісні заклади (автозаправні станції, авто мийки, СТО та інші). Для забезпечення руху автотранспорту функціонують близько 209 км вуличної мережі, 15 мостів і шляхопроводів, 40 світлофорних об'єктів. Однак понад 80% довжини вулично-дорожньої мережі є зношеною та перебуває у незадовільному стані, що негативно впливає на стан автомобілів. Через поганий дорожнього покриття частина вулиць міста є недоступною для туристичних автобусів. У належному стані утримуються переважно магістральні вулиці, здебільшого у центрі міста. Актуальним є спорудження нової об'їзної дороги навколо Тернополя, оскільки через територію міста прямує багатотранзитного вантажного автотранспорту.

Тернопіль є також важливим вузлом залізничного транспорту, оскільки через місто проходить магістральна залізниця Львів – Жмеринка – Київ. Від неї відгалужуються залізничні шляхи до Чорткова й Ходорова (на південь) і до Шепетівки (на північний схід). Головним терміналом пасажирських перевезень на залізниці у місті є вокзал ст. Тернопіль, а вантажних – товарна станція Тернопіль-Товарний. Загалом система залізничного транспорту в м. Тернополі перебуває у доброму стані, оскільки в останні роки були відремонтовані колії, станційні споруди, інженерні мережі тощо.

У Тернополі функціонує також система електричного (тролейбусного) транспорту. У місті експлуатуються близько 74 км троллейбусних мереж, на яких діють 9 маршрутів, що охоплюють найбільші міські житлові масиви. Щоденно на лінії виходить біля 50 троллейбусів.

Головними проблемами розвитку системи електротранспорту м. Тернополя є висока зношеність контактної мережі і застарілість рухомого складу. В останні роки активізувалася робота міської влади щодо оновлення тролейбусного парку та ліній.

По акваторії Тернопільського ставу також здійснюються пасажирські перевезення річковим транспортом (катерами). Щорічно ним перевозиться більше 30 тис. пасажирів.

Річковий транспорт є важливим елементом туристичної привабливості м. Тернополя, оскільки у навколишніх обласних центрах таких перевезень немає.

Неподалік міста розташований аеропорт, який в останні кілька років не функціонує. Його зрідка використовують для обслуговування чартерних авіарейсів і приватних літаків, прийому офіційних делегацій, сільгоспробіт тощо.

Матеріальна база летовища перебуває у доброму стані, оскільки відносно недавно були модернізовані аеровокзал і злітно-посадкова смуга довжиною більше 2 км. Тернопільський аеропорт також має статус міжнародного із пропускним пунктом митного контролю. Однак недіючий аеропорт суттєво знижує туристичну та інвестиційну привабливість Тернополя.

Одним з найважливіших компонентів туристичної інфраструктури м. Тернополя є готельне господарство. Станом на початок 2017р. у місті налічувалося близько 45 готелів із загальною кількістю близько 3000 місць [43]. Ними щорічно обслуговується понад 40 тисяч приїжджих осіб. Однак реальна кількість готельних закладів у Тернополі є більшою, оскільки декілька діючих готелів ще офіційно не введені в експлуатацію і не охоплюються статистичною звітністю. У місті також надаються послуги подорожної оренди житлових квартир і приватних хостелів, більшість з яких є незареєстрованими в органах державної реєстрації.

Більшість готелів у м. Тернополі не класифіковані за міжнародною системою т.зв. зірок. Лише готельні комплекси «Тернопіль», «Галичина»,

«Паллада» класифікують як тризіркові. По рівню комфорту й обслуговування до них наближаються готелі «Авалон», «Глобус» і «Камелот» та інші.

Інші готельні підприємства важко зарахувати навіть до категорії двох – чи однозіркових. Водночас у місті бракує готелів недорогого класу та хостелів, послугами яких переважно користуються найактивніші туристичного віку.

Готельні підприємства в межах м. Тернополя розміщені нерівномірно. Більшість з них розташовані у центрі міста та поблизу об'їзної дороги, яка постачає закладам розміщення і харчування транзитних туристів. Існують плани щодо спорудження нових готелів біля міського стадіону, парків, торгових центрів, а також на виїздах з міста. Актуальним завданням індустрії розміщення туристів у місті залишається реконструкція й модернізація діючих готелів. Особливу увагу слід звернути на підвищення комфортності, якості надання послуг і гнучку цінову політику.

Готельні комплекси часто взаємопов'язані із закладами ресторанного господарства. Даних належать різноманітні підприємства, які надають послуги у сфері громадського харчування: ресторани, кафе, бари, піцерії тощо. На сьогодні у Тернополі нараховується 271 заклад сфери харчування [43]. Для ресторанного господарства міста теж помітна тенденція збільшення кількості підприємств при зменшенні їх місткості.

Підприємства ресторанного господарства, подібно до готельних, також зосереджені переважно у центральній частині Тернополя, а також поблизу парків і рекреаційних площ. Однак на окраїнних густозаселених масивах містатаких закладів небагато. Така особливість розміщення ресторанних підприємств створює проблему нерівномірного забезпечення міського населення послугами громадського харчування. Дрібніші заклади цієї сфери (кафе, бари, бістро) розташовані поблизу великих громадських центрів – ринків, торгових центрів, вокзалу та інших.

В останні роки в межах м. Тернополя відкрилося декілька т. зв. концептуальних закладів харчування, інтер'єр і меню яких відповідає певній тематиці. Зокрема, такими підприємствами є пивоварна ресторація «Ноїв

ковчег», ресторан «Bunkermuz», арт-кафе «Коза», ресторан «Мамонт». Ці заклади теж підвищують атрактивність міста, сприяючи перетворенню Тернополя у центр гастрономічного туризму.

Мережа закладів харчування у місті потребує подальшого розширення та модернізації, враховуючи тенденції щодо зростання туристичного потоку. Насамперед необхідно покращити рівень сервісу у них через підвищення якості надаваних послуг. Важливим завданням міської влади є відкриття нових ресторанних закладів у різних районах міста. Актуальним є спорудження кафе й ресторанів на поблизу набережної ставу, міського стадіону, рекреаційних зон, а також у густонаселених житлових масивах. Слід розширити мережу ресторанних закладів вздовж об'їзної дороги Тернополя, по якій проходять значні транзитні пасажирські та туристичні потоки.

Одним з головних компонентів туристичної інфраструктури міста виступає система підприємств, які надають послуги у галузі туризму. До таких належать туроператори, фірми, туристичні агенції, екскурсійні бюро тощо.

За даними міських довідкових служб у Тернополі діють більше сотні різноманітних туристичних підприємств. Однак діяльність більшості з них зорієнтована на роботу у сфері виїздного туризму. Деякі підприємства («Оksamит-КЛ», «Тернопільтурист», «Файні мандри») працюють також із внутрішніми та іноземними туристами. Щороку стають популярнішими екскурсії по Тернополю (навіть іноземними мовами), якими охоплюються більшість визначних місць і пам'яток міста. За офіційними даними міської влади у 2018 р. Тернопіль відвідало 200 тисяч туристів, однак реальна їх кількість є в декілька разів вищою.

Важливим напрямом роботи місцевих органів влади є впорядкування туристично-екскурсійної діяльності на території міста. Часто приїжджі групи туристів обслуговуються екскурсоводами й гідями з інших міст і країн, які неякісно надають послуги та залишають міський бюджет без прибутків. Тому органам місцевого самоврядування слід скоординувати роботу туристичної сфери в Тернополі шляхом вдосконалення контролю за потоками туристів у

місті. Значну роль у цьому процесі повинні відігравати місцеві турфірми, які мають забезпечити туристичні маршрути екскурсводами, транспортом і сервісним обслуговуванням.

Останнім важливим компонентом туристичної інфраструктури міста є заклади дозвілля й відпочинку. Їх часто ще називають атрактивними установами чи підприємствами. До них належать музеї, галереї, театри, кінозали, торгово-розважальні центри, клубні установи, тематичні парки, спортивні споруди та інші заклади культури й відпочинку.

Тернопіль є одним з найбільших культурних і відпочинкових центрів Західної України. У місті функціонують чотири музеї, два театри, декілька торгово-розважальних центрів і галерей, стадіонів, клубних і спортивних закладів, а також чотири мальовничі парки відпочинку і розваг. Особливими атрактивними об'єктами у місті є набережна ставу, штучні острови, міський пляж, аквапарк, клуб зимового плавання, амфітеатр «Співоче поле», аналогів яким немає у сусідніх обласних центрах.

Під час проведення Чемпіонату світу з водномоторного спорту в 2018 р. частину узбережжя ставу обладнано для проведення міжнародних спортивних змагань на воді. Важливим є також значення закладів спорту в Тернополі, до яких належать міський стадіон, футбольні й волейбольні поля, плавальні басейни, тенісні корти, палац спорту та інші подібні об'єкти.

Більшість атрактивних закладів у місті розташовані в його центральній частині. Однак великі торгово-розважальні центри розміщені на окраїнах Тернополя (як-от ТРЦ «Подільня»), а також поблизу центрального ринку («Орнава», «Новус»). Спортивні споруди й установи розташовані у межах зелених зон, які переважають у західній та південно-західній частинах міста. В останні роки значну увагу місцевих органів влади звернено на розвиток закладів фізкультури й спорту. Це зумовлено проведенням у Тернополі міжнародних змагань з водно-моторного спорту, а також всеукраїнських чемпіонатів і турнірів з інших видів змагань. Одним з головних спортивних об'єктів міста є міський стадіон, який був модернізований під можливу тренувальну базу

чемпіонату «Євро-2012». Окрім футболу, тернопільський центральний стадіон використовується для проведення масових заходів і різноманітних міських святкувань. Важливим завданням є також постійна підготовка музеїв, театрів, галерей, розважальних й інших закладів до прийому зростаючої кількості іноземних туристів у контексті євроінтеграційних процесів.

3.2. Вплив закладів туристичної інфраструктури на навколишнє середовище та розвиток еко-готелів як перспективний напрямок розвитку туризму

Вплив на довкілля закладів розміщення туристичної інфраструктури є досить істотним (передусім, потужних готельно-ресторанних та розважальних комплексів). Діяльність таких закладів часто пов'язана із надмірним споживанням природних ресурсів (прісної води, енергії), забрудненням вод через відсутність досконалих систем очищення стоків, продукуванням великої кількості твердих побутових відходів. Концентрація великої кількості таких об'єктів на територіях з високою рекреаційною цінністю може призводити до погіршення естетичної цінності ландшафту.

Екологічні ризики – ймовірність виникнення в екосистемах вкрай небажаних змін, особливо пов'язаних із загрозою для здоров'я людини, небезпеки токсичного забруднення території та ін. Більш глибокий аналіз екологічних ризиків передбачає не тільки визначення (ймовірність) його виникнення, а й оцінення втрат, які можуть бути пов'язані з ним.

Найчастіше усі заклади розміщення сконцентровані у «важливих» екосистемах, до яких належать пляжі, узбережжя річок і озер, у горах вони розташовані неподалік гірських хребтів, на територіях з гарними краєвидами. Це призводить до забруднення навколишнього середовища та пошкодження найцінніших природних об'єктів. Досить часто неочищені стічні води з готелів, ресторанів, туристичних баз потрапляють в озера, річки і моря, завдаючи значної шкоди підводній флорі й фауні, а також тваринам, життя яких пов'язане з водою (бобри, видри, дикі гуси, качки). Крім того, для експлуатації туристичних закладів потрібна велика кількість прісної води, внаслідок чого її

брак «відчуває» природне середовище і його мешканці. Додаткову проблему створює значна кількість відходів, що є наслідком діяльності закладів розміщення. Часто сміття скидають посеред лісу чи в море, що, крім шкоди для довкілля, погіршує санітарно-епідеміологічний стан природних територій. Шкідливим є і будівництво нових туристичних об'єктів. Відбувається вирубування лісів, відлякування звірів, руйнується структура ґрунту, гине велика кількість дрібних тварин і рослин.

Негативний вплив закладів розміщення на водні ресурси. Вода, особливо прісна, є одним з найпотрібніших природних ресурсів нашої планети. Туристична промисловість зазвичай надмірно використовує водні ресурси для забезпечення готелів, басейнів, майданчиків для гольфу та прямого споживання туристами, що може призвести як до дефіциту води і погіршення водопостачання, так і до збільшення обсягу стічних вод, що особливо актуально для Середземномор'я та інших районів, де водні ресурси вже в обмеженій кількості.

Готелі споживають дуже велику кількість води. Так, наприклад, турист, який живе в готелі, використовує в середньому на 1/3 води більше, ніж місцевий житель. У багатьох районах інфраструктура не розрахована на споживання ресурсів у таких кількостях.

Будівництво готельних і розважальних комплексів часто призводить до перевантаження каналізаційних систем. Очисні споруди в розпал сезону не завжди справляються з великим обсягом стічних вод, і стічні води скидаються в моря і озера, негативно впливаючи на флору і фауну.

Стічні води завдають значної шкоди для коралових рифів, оскільки сприяють розвитку водоростей (цвітіння водоростей), що призводить до гіпоксії (гіпоксія – це низький вміст кисню). Для водних екосистем «низький вміст кисню» означає, що його концентрація в літрі води менш ніж 2-3 міліграма (мг/л). Гіпоксія призводить до загибелі риби, що не тільки зумовлює скорочення кількості цінних видів риб і завдає шкоди екосистемі, а також

створює проблеми місцевим жителям і шкодить розвитку туризму. Забруднення стічними водами також завдає шкоди здоров'ю людей і тварин.

Деградація земельних ресурсів внаслідок діяльності закладів розміщення.

Прямий вплив на природні ресурси внаслідок інтенсивного будівництва закладів розміщення, пов'язаного з туризмом і відпочинком, і використання земельних ресурсів як будівельного матеріалу для створення житлової інфраструктури призводить до їх виснаження і деградації. Це стосується як відновлюваних, так і невідновних ресурсів. Водночас, актуальною екологічною проблемою є руйнування значних лісових масивів під час будівництва туристичної інфраструктури в гірських районах України. До прикладу, туристичний комплекс «Буковель» постійно розширюється, загальна довжина гірськокожних трас становить понад 60 км. Ці землі вилучено зі загальної площі земель традиційного природокористування. Забруднення повітря шумом і забруднення. Зростання кількості автотранспорту, вихлопні гази будівельних вантажівок, які використовують під час будівництва закладів розміщення, окрім того, недосконалі системи опалення у багатьох з них є причиною надмірного забруднення шкідливими викидами атмосферного повітря, зумовлює появу кислих дощів, «озонових дір», розвитку «парникового ефекту» на планеті, який може зумовити танення льодовиків і значне підвищення рівня світового океану, що порушить функціонування екосистем.

Ще одна важлива проблема – це шумове забруднення, створюване моторами, гальмами й аеродинамічними особливостями транспортних засобів, яке спричиняє роздратування, стреси і може призвести навіть до втрати слуху.

Використання енергії. Готелі та інші об'єкти туристичної інфраструктури використовують велику кількість електроенергії, значно більшу, ніж у середньому місцеві жителі. Так, за підрахунками фахівців ЄС з енергозбереження, використання енергії на 1 м² площі в «не зірковому» готелі становить 157 кВт/год, у чотирьохзірковому готелі – вже 380 кВт/год. Тобто, зі збільшенням комфортності засобу розміщення енергоспоживання зростає.

Як бачимо, діяльність засобів розміщення спричиняють негативний вплив на навколишнє середовище і здоров'я людини, тому потрібно вживати заходів щодо зниження цього впливу, що насамперед є дотриманням Закону України «Про охорону навколишнього природного середовища».

Основними елементами Закону є:

- планування та фінансування природоохоронних заходів;
- встановлення лімітів використання природних ресурсів, викидів і скидів забруднювальних речовин у навколишнє природне середовище та розміщення відходів;
- встановлення нормативів плати і розмірів платежів за використання природних ресурсів;
- надання підприємствам, установам і громадянам податкових, кредитних пільг на впровадження ресурсощадних технологій;
- відшкодування в установленому порядку шкоди, заподіяної навколишньому природному середовищу і здоров'ю людини.

Загострення проблем, пов'язаних з розвитком індустрії гостинності, стало поштовхом для розвитку еко-готелів. Екологічний готель – це екологічно-сертифіковане житло, метою якого є поліпшення стану навколишнього середовища шляхом зведення до мінімуму власного негативного впливу на довкілля.

Еко-готель, як інноваційна концепція гостинності, має низку особливостей, якими відрізняється від звичайного у нашому розумінні готелю, зокрема: залежністю від природного середовища; екологічною стійкістю; внеском у збереження навколишнього середовища; забезпеченням екологічної програми підготовки кадрів; врахуванням місцевої культури; забезпеченням економічної віддачі для місцевої громади та ін.

Напрямів «озеленення» готелів багато. Важливо розумно використовувати воду, регулювати процеси нагрівання-охолодження у приміщеннях, знижувати споживання пластикових пакетів. Готельний бізнес змушений ставати «екологічнішим».

Однією з перших громадських організацій в Україні, що вирішує екологічні питання сталого розвитку територій туристично-рекреаційного призначення, є «Екологічна ініціатива» (2004 р.). Робота полягає у впровадженні критеріїв, які стосуються поліпшення стану навколишнього середовища, поширення інформації про ведення екологічно безпечного і відповідального бізнесу, екологічного менеджменту, створення екологічно привабливого іміджу рекреаційних територій.

Так, у 2011 р. громадська організація «Екологічна ініціатива» представила програму добровільної міжнародної екологічної сертифікації установ готельного бізнесу «Greenkey». Вона спрямована на зменшення впливу на навколишнє середовище, сприяння реалізації сталого управління готельним бізнесом, а також на підвищення екологічної інформованості. «Greenkey» – міжнародний знак якості, що присуджується готелям за досягнення у сфері захисту навколишнього середовища. Щоб отримати еко-сертифікат, готель має відповідати п'ятдесяти обов'язковим критеріям. Критерії охоплюють кілька напрямів: екологічний менеджмент, інформація для гостей, водоспоживання, прибирання і прання, управління відходами і т. ін. Участь готелів у програмі базується на принципі зменшення негативного впливу на навколишнє середовище без шкоди для комфорту гостей. А одним із пріоритетних критеріїв оцінки «Greenkey» є екологічний менеджмент.

Основними критеріями, яким має відповідати екоготель, є:

- використання для енергозабезпечення відновлювальних джерел енергії, таких як сонячна або енергії вітру.
- енергоощаднее освітлення.
- рециркуляція стічних вод, які повторно використовуються на кухні, у лазні і пральні, а також для саду і озеленення.
- системи подачі свіжого повітря.
- програма утилізації відходів.
- господарське використання нетоксичних мийних засобів і пральних порошків.

- номери для людей, які не палять.
- перевезення на місцях «зеленими» автомобілями.
- харчування органічною продукцією місцевого вирощування.
- заборона використання одноразового посуду.

Світове господарство налічує понад 120 готелі, відзначених сертифікацією програми Green Key, еко-готелі України становлять майже 11 % від загальної кількості таких готелів. Україна є на четвертому місці за кількістю «зелених» готелів світу (табл.3.1).

Табл.3.1

Підприємства готельного господарства України,
що пройшли екологічну сертифікацію «Greenkey»

Місце розташування	Кількість «зелених» готелів	Назва еко-готелю
м. Київ	3	Radisson Blu Hotel
		Rus Accord Hotel
		Баккара Арт-готель
Київська область	2	Maison Blanche (Березівка) Екодім
		Maison Blanche (Mytnitsa) Екодім
м. Львів	3	Reikartz Dworzec Lviv
		Reikartz Medievale Lviv
		Дністер Прем'єр Готель
м. Миколаїв	1	Reikartz Рівер Миколаїв
м. Запоріжжя	1	Reikartz Запорізький
м. Дніпро	1	Reikartz Дніпропетровськ
м. Харків	1	Reikartz Харків
Закарпатська обл.	1	Ковчег
Автономна Республіка Крим	2	Красотель-Левант
		Готель Ореанда

Зокрема, арт-готель «Баккара» у Києві, – один з найкращих готелів міста на воді та перший проект сім'ї ресторанів «Козирна Карта» у готельному бізнесі. З панорамних вікон готелю відкривається чудовий краєвид на тисячолітню Києво-Печерську Лавру та мальовничі алеї парку. 200 комфортабельних номерів, від номерів «Стандарт» до категорії «Люкс», витримано в ексклюзивному дизайні та обладнано для зручного проживання гостей у готелі Києва.

Еко-готель «FriendHouse» – Дніпропетровська обл., 30 км від м. Дніпро, зона річки Орель. Цей унікальний об'єкт можна назвати зразком екологічної архітектури. Частина приміщень, як і глинобитні «кокони», мають досить своєрідні нерегулярні стіни з безліччю віконць. Такі ж стіни використані як декоративні елементи на ділянці. Ще однією самобутньою деталлю цього «дружнього» готелю є молодий яблуневий сад. Незважаючи на те, що «FriendHouse» маловідомий серед жителів України, незвичайний еко-готель отримав Гранпрі Міжнародного фестивалю архітектури та дизайну.

Інтер'єри готелю у Києві «Воздвиженський» прикрашає колекція унікального українського антикварного льону ручної роботи, у поєднанні зі сучасним українським житомирським льоном, і сучасними французькими колекціями від PierreFrey. Готель особливу увагу в декорі просторів приділяє фітодизайну, зокрема тематичному і святковому, в готелі багато живих багаторічних рослин і дерев. Їжа в Еко-стилі. Це не тільки найсвіжіші фермерські продукти, але й «екологічність» у приготуванні страв.

Еко-готель «Три копиці», автором якого є львів'янин Левко Давидюк, переміг у номінації «Дизайн середовища» у Всеукраїнському конкурсі дизайнерів «UkrainianDesigh: TheVeryBestOf». Ця ж робота потрапила до китайської книги «Біонічні будівлі світу». Над проектом готельно-ресторанного комплексу «Три копиці» автор працював близько року. За його задумом, житлові будівлі мають чотири поверхи. Перший рівень – дерев'яний, три наступні – з очерету, викладеного за голландською технологією.

Основними умовами, що сприяють розвитку еко-готелів в Україні, є:

- Наявність рекреаційних ресурсів та територій, придатних для розташування еко-готелів.
- Становлення та розвиток виробництва екологічно сертифікованої будівельної продукції.
- Наявність значної кількості навчальних закладів з підготовки фахівців у сфері гостинності.
- Наявність наукових, науково-дослідних центрів, що спеціалізуються на розробленні енерго-, водоощадних технологій, підготовці фахівців відповідної спеціалізації.
- Становлення виробництва екологічно чистих продуктів харчування.
- Наявність широкого спектра додаткових послуг.

Негативними тенденціями, що уповільнюють практику ведення еко-готельного господарства, є:

- Відсутність розвиненої інфраструктури на територіях, придатних для розташування еко-готелів.
- «Негативний імідж», сформований у зв'язку з аварією на Чорнобильській АЕС.
- Відсутність на цей час єдиної державної сертифікації у сфері еко-готелів.
- Висока вартість екологічно чистої продукції.
- Неналежний державний екологічний контроль у сфері виробництва будівельних матеріалів.
- Недостатня практика ведення еко-готельного господарства.
- Відсутність достатньої поінформованості у населення про функціонування еко-готелів.

Вирішити проблеми раціонального економічного та екологічного функціонування закладів розміщення покликані екологічні готелі.

Для успішного функціонування еко-готелів потрібні 3 складники: наявність природних екологічно чистих територій, екологічна сертифікація третьою незалежною стороною, виважена екологічна політика закладу.

Розвиток еко-готельного бізнесу є перспективним напрямом для України, адже у регіоні є значна кількість територій, придатних для розбудови еко-готелів, порівняно низький рівень індустріалізації території, відзначається зростання інвестиції з-за кордону в готельну індустрію, наявний попит на послуги еко-готелів як серед внутрішніх, так і іноземних туристів. Однак ці конкурентні переваги не використовуються повною мірою.

На сьогодні актуальним завданням для науковців у галузі еко-готельного господарства залишається розроблення універсальної схеми їх екологічної сертифікації, а також створення механізму впровадження зелених ініціатив на рівні дрібних, середніх та великих підприємств сфери гостинності.

Висновки до розділу 3

Отже, за результатами проведеного дослідження встановлено, що вплив діяльності закладів розміщення туристичної інфраструктури на довкілля має комплексний характер і проявляється як на локальному (в межах окремих дестинацій та туристичних центрів), так і на глобальному рівнях.

Усе різноманіття проявів такого впливу на локальному рівні можна зрештою звести до кількох основних наслідків, а саме: зміни первинних ландшафтів; зниження естетичної цінності ландшафту; надмірне використання природних ресурсів (земельних, водних, енергетичних); деградація ґрунтів; зміни кількісних та якісних показників водних об'єктів; забруднення атмосферного повітря внаслідок впливу на нього транспортної інфраструктури; забруднення довкілля побутовими відходами в межах туристичних дестинацій та вплив на живу природу (рослинний і тваринний світ).

На глобальному рівні діяльність закладів розміщення має безпосереднє відношення до таких екологічних проблем, як глобальні зміни клімату, руйнування озонового шару Землі, скорочення біорізноманіття та зникнення окремих видів тощо.

Досвід розвинених західних країн свідчить, що стратегії і механізми обмеження шкідливих наслідків діяльності закладів розміщення цілком досяжні й ефективні. Протягом останніх десятиріч у різних країнах розроблено програми, орієнтовані на гармонізацію відносин з природним середовищем.

На практиці ці альтернативні напрями туристичної діяльності передбачають обмеження нового туристичного будівництва і ширше використання локальної нічліжної бази, передовсім житла місцевих мешканців, пропагування екологічних видів транспорту, а також підвищення екологічної свідомості туристів і місцевих жителів.

ВИСНОВКИ

Економічна та соціальна значущість туризму в сучасних умовах визначається тим, що туристичний бізнес сприяє розвитку економіки, розвиваючи такі галузі промисловості як сільське господарство, торгівля, будівництво, зв'язок, виробництво товарів широкого попиту, сприяє зайнятості населення, зростанню потенційного та реального валового внутрішнього продукту країни, є вагомим джерелом валютних надходжень і засобом забезпечення позитивного сальдо платіжного балансу країни. Окрім прибутку, туризм став значущим чинником посилення престижу країни. А також туризм сприяє підвищенню освітнього рівня жителів країни.

Туристична інфраструктура відіграє важливу роль у формуванні розвитку туризму. Процес розвитку індустрії туризму - це складний і динамічний, багатофакторний процес, який залежить від численних передумов і факторів, які сприяють або обмежують темпи розвитку туристичної діяльності.

Україна володіє усіма необхідними ресурсами (природні, культурно-історичні та соціально-економічні) для залучення туристів із різних регіонів світу. Соціально економічні ресурси перш за все представляють інфраструктуру регіону, яка необхідна для розвитку туризму. Саме її стан залишається незадовільним в Україні загалом.

Необхідним є виділення проблем пов'язаних з туристичною інфраструктурою України. До таких можна віднести:

- низький рівнем розвитку єдиної транспортної мережі, пришляхового сервісу та інформаційного облаштування, незадовільним станом дорожнього покриття та безпеки дорожнього руху;
- слабка робота туристично-інформаційних центрів;
- відсутність вело-доріжок у більшості міст України;
- недостатній контроль за сертифікацією засобів розміщення;
- необґрунтована ціна на послуги засобів розміщення;

- достатньо низька якість послуг з оздоровлення та туристичного відпочинку, що в першу чергу спричинене зношеністю обладнання

- відсутністю сучасного медичного обладнання, високою вартістю послуг у відношенні до середнього рівня доходів домогосподарств;

- обмеженість фінансового забезпечення мережі закладів культури і мистецтва більшості областей, що пов'язано з необхідністю утримувати такі об'єкти за рахунок коштів місцевих бюджетів та забезпечувати належне матеріально-технічне забезпечення для підтримки відповідного рівня послуг;

Готельно-ресторанний бізнес є основною складовою туристичної інфраструктури нашої держави. Розвиток внутрішнього та міжнародного туризму значною мірою пов'язаний з рівнем матеріально-технічної бази туристичних підприємств, галуззю та різноманітністю їх мережі, якістю та обсягом послуг, що надаються державною державною підтримкою. Підприємства готелю виконують одну з основних функцій у сфері туристичних послуг - надають їм житлово-комунальні послуги під час подорожі.

Важливим показником розвитку туристичної сфери є діяльність колективних закладів розміщення. Проведені дослідження показали, що на вересень 2017 р. у шести найбільших містах України (Києві, Львові, Одесі, Харкові, Запоріжжі та Дніпрі) функціонувало 10 994 підприємства у сфері харчування. З них найбільша частка припадала на заклади типу кафе і ресторанів – 46% (5 009 од.). Закладів у категорії FastFood дещо менше – 40% (4 427 од.), частка барів, пабів та нічних клубів найнижча – 14% (1 558 од.)

Найбільша кількість активно діючих підприємств тимчасового розміщення й організації харчування розташована в Одеській та Львівській областях – 748 та 723 відповідно. Динаміка зміни кількості підприємств у цих областях протягом 2013–2017 рр. є ідентичною із загальноукраїнською.

У 2016–2017 рр. інфраструктура намагається активно відновитися після політичної та економічної кризи 2014–2015 рр. Загалом за цей період зникло близько 5 600 підприємств громадського харчування. За оцінками

RestConsulting, із них близько 1 500 ресторанів закрилися, не витримавши кризи, а ще трохи більше 4 тис. залишилися в окупованому Криму та зоні АТО.

Рекреаційні можливості України характеризуються також наявністю 3304 санаторно-оздоровчих установи різного відомчого підпорядкування та форм власності, включаючи: санаторії -284, санаторії-55, бази та інші бази відпочинку - 1235, пансіонати та будинки відпочинку. - 67, дитячі оздоровчі та оздоровчі заклади – 9745.

Основні заходи задля покращення ситуації в рекреаційній складовій направлені на:

- відкриття нових туристичних маршрутів до визначних місць. Також варто передбачити поширення інформації про лікувальні та мінеральні води, рекреаційні можливості 22 районів Дніпропетровської області, створення туристично-інформаційних центрів у містах;

- зменшення залежності підприємців в курортних зонах від корупційного впливу органів місцевого самоврядування, через притягнення до відповідальності винних (Одеська область);

- впровадження програми або стратегії розвитку туристичного потенціалу регіону, яка допоможе визначити проблемні моменти розвитку туризму та визначити сторони, що мають бути посилені з ефективним виділенням коштів та залучення інвесторів, оцінка територій (Дніпропетровська та Одеська область);

Згідно з функціональною структурою готельних підприємств України, послуги тимчасового розміщення у 2017 році забезпечили 2408 готелів, 98 мотелів, 34 готельних та офісних центрів, 28 кемпінгів, 93 молодіжні хостели та гірські притулки, 214 гуртожитків для відвідувачів та 1093 інших місця для тимчасового проживання. .

На жаль, на даний момент стан більшості об'єктів готельного сервісу залишається на рівні, далекому від світових стандартів, перелік додаткових послуг для вітчизняних готелів значно більш скромний, ніж у більшості

європейських готелів, які пропонують своїм клієнтам понад 80 пунктів додаткових послуг.

Отже, інфраструктура є важливим компонентом туризму. Завдяки цьому розвиток туристичних ресурсів, їх привабливість, доступність для туристів, туристична спроможність території (без шкоди для навколишнього середовища), компенсує негативний вплив природних і кліматичних умов регіону. Україна, володіючи численними історико-культурними цінностями, унікальними рекреаційними ресурсами, зможе досягти значного економічного ефекту в туристичному бізнесі.. Якщо в розвинених країнах ця галузь діяльності стала туристичною галуззю, то Україна робить лише перші кроки в цьому напрямку. В основі такого розвитку лежать ефективні інвестиції. Інвестиції держави повинні відбуватися в рамках великих інвестиційних проєктів, наприклад, формування транспортної інфраструктури, будівництво великих об'єктів і споруд, підготовка інфраструктури для систем життєзабезпечення для реалізації проєктів розвитку. нові зони відпочинку і т.д.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Бакай Н., Калушка Л. Конкуентоспроможність туристично-рекреаційної галузі Західного регіону, значення транспортних послуг / Н. Бакай, Л. Калушка / Соціально-економічні проблеми і держава. – 2008. – с.27-28.
2. Бейдик О.О. Словник-довідник з географії туризму, рекреології та рекреаційної географії / О.О. Бейдик. – К.: Палітра, 1997. – 86 с.
3. Босак, О. М. Транзитний потенціал України: сучасний стан, проблеми та перспективи / О. М. Босак. Гілея: науковий вісник : зб. наук. пр. Вип. 47 (№ 5) / Національний педагогічний університет ім. М. П. Драгоманова, УАН ; голов. ред. В. М. Вашкевич. – К. – 2011. – 792 с.
4. Бутенко О.П., Стрельченко Д.О. Стан ресторанного господарства України та перспективи його розвитку. Вісник економіки транспорту і промисловості. 2016. № 56. С. 18–24.
5. Вершицкий, А. В. Види и специфика инфраструктуры туризма – 2013. – № 264. – С.136-142.
6. Гайдук А. Формування туристичної ринкової інфраструктури як фактор підвищення ефективності функціонування ринку туристичних послуг / А. Гайдук // Регіональна економіка. – 2000. – № 2. – С. 172–178.
7. Гінда М.І. Тенденції розвитку ресторанного господарства. Збірник матеріалів Всеукраїнської науково-практичної конференції «Актуальні проблеми економіки та управління в умовах системної кризи» (Львів, 29 листопада 2016 р.). Львів: МАУП, 2016. Ч. 1. С. 301–306.
8. Гладских Е. Обзор ресторанного рынка. [Електронний ресурс]. – URL:<https://delo.ua/lifestyle/sytnyj-god-obzor-restorannogorynka-329410.htm>
9. Гудзь П.В. Информация в системе маркетингового управления курортным городом / П.В. Гудзь // Економіка та право. – 2001. – №1. – С.71-74.

10. Гросул В.А., Іванова Т.П. Тенденції сучасного розвитку підприємств ресторанного господарства в Україні та Харківській області. Науковий вісник Ужгородського університету. Серія «Економіка». 2017. Вип. 1(49). Т. 1. С. 143–149.
11. Департамент консульської служби / Міністерство закордонних справ України: офіційний сайт – URL: <http://mfa.gov.ua/ua/consular-affairs/directorate>
12. Державна прикордонна служба України: офіційний сайт –URL: http://www.dpsu.gov.ua/ua/activities/skipping/skipping_18.htm
13. Державна служба статистики України: офіційний сайт URL: <http://www.ukrstat.gov.ua/>
14. Діяльність суб'єктів господарювання 2016: стат. зб. / Держ. служба статистики України. К.: Консультант, 2017. 629 с.
15. Дурович, А. Организация туризма : учебное пособие / Александр Дурович. – СПб. : Питер, 2009. – 320 с.
16. Закон України «Про туризм»: URL: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/324/95-вр>.
17. Інвестиційний паспорт міста Тернопіль URL: http://www.rada.te.ua/predprinimatelstvo_i/003_i_pasport_2014.doc
18. Кифяк В.Ф. Розвиток туризму, як один зі сценаріїв покращення соціально-економічного стану чернівецької області / В.Ф. Кифяк // Туризм. – Випуск II (58). – 2015. – С. 67-81.
19. Кифяк В.Ф. Організація туристичної діяльності в Україні. — Чернівці: Книги-XXI, 2003. — 298 с.
20. Ключкович Н. Історія та сучасний стан розвитку туристичної інфраструктури в Україні – Дрогобич: Посвіт, 2017. – Вип. 2. – С. 93–97.
21. Корнева Д. А. Проблеми розвитку інфраструктури туризму. – [Електронний ресурс] / Д. А. Корнева. – URL: http://www.nbuv.gov.ua/portal/Soc_Gum/Nzvdpu/geograf/2008_15/indyustrialnuu%20tyruz.m.pd

22. Кузик С. П. Теоретичні проблеми туризму: суспільно-географічний підхід: монографія / С. П. Кузик. — Львів: Видав. центр ЛНУ ім. І.Франка, 2010. — 254 с.
23. Кузнецова Н. М. Основи економіки готельного та ресторанного господарства – Навч. Посібник, Київ, 2000.
24. Любіцева, О. О. Методика розробки турів : навчальний посібник / О. О. Любіцева. – К. : Альтерпрес, 2003. – 104 с.
25. Любіцева О.О. Ринок туристичних послуг (геопросторові аспекти) / О. О. Любіцева; [3-є вид., перероб. та доп.]. — К: Альтерпрес, 2008. — 436 с.
26. Мазур Ф. Ф. Соціально-економічні умови розвитку рекреаційної індустрії: Навч. посібник. / Ф. Мазур. – К.: Центр навчальної літератури, 2005. – 96 с.
27. Мальська М.П. Основи туристичного бізнесу: Навчальний посібник / М.П. Мальська, В.В. Худо, В.І. Цибух. – Львів: Видавничий центр ЛНУ ім. Івана Франка. – 2003.
28. Мальська М.П., Пандяк І.Г. Організація готельного обслуговування: Підручник — К., 2011. — 366 с.
29. Мініч І.М. Соціальні чинники і функції інфраструктури туризму: соціологічний аналіз: Автореф. дис. канд. соц. наук.// 22.00.04 – економічна соціологія. – Інститут соціології НАН України. – Київ, 2002. – 16 с.
30. Музиченко-Козловська О. Розвиток туристичної інфраструктури – визначальний чинник туристичної привабливості території / О. Музиченко-Козловська // Національний університет «Львівська політехніка», 2011. – № 714. – С. 229–237
31. Нагорський В. Експерти підраховали кількість магазинів, ресторанів і кафе у найбільших містах України. URL: <https://informatоr.news/eksperty-pidrahuvaykilkist-mahazyniv-restoraniv-kafe-u-najbilshyh-mistahukrajiny.htm>
32. Офіційний сайт Державної служби статистики України. [Електронний ресурс]. – URL: <http://www.ukrstat.gov.ua/>.

33. Підтримка інтеграції України до Транс-Європейської транспортної мережі ТЕМ-Т. Швидкісний залізничний транспорт : РК 2. Заключний звіт 2.1. / ARUP (UK), WSPimc (UK), NACO (NI). – Грудень 2010 року. – URL:http://tent.org.ua/data/upload/publication/main/ua/517/fr_2.1_high_speed_rail_ukr.pdf.

34. Про внесення змін до Закону України «Про туризм» : закон України від 18 листопада 2003 р. № 1282-IV// Відомості Верховної Ради України. – 2004. – № 13. – С. 180. – URL:<http://zakon.rada.gov.ua>

35. П'яницька Г.Т., Найдюк В.С. Сучасні тренди розвитку ресторанного господарства в Україні. Економіка та держава. 2017. № 9. С. 66–73.

36. Прейгер Д. К., Собкевич О. В., Ємельянова О. Ю. Реалізація потенціалу транспортної інфраструктури України в стратегії посткризового економічного розвитку: аналітична доповідь; Національний інститут стратегічних досліджень. – К. : НІСД, 2011. – 37 с.

37. Реймерс Н.Ф. Природопользование: Словарь-справочник. / Н.Ф. Реймерс. – М.: Мысль, 1990. – 637 с.

38. Роздрібна торгівля України в 2016 році: стат. зб. К.: Державна служба статистики України, 2014. 165 с.

39. Смирнов І. Г. Інтеграція у європейську транспортно-логістичну систему – стратегічний вибір України (геопросторовий аспект) / І. Г. Смирнов, І. В. Шум // Український географічний журнал. – 2005. – №3. – С. 32–37.

40. Сокол Т.Г. Основи туризмознавства: Навчальний посібник / Т. Г. Сокол. — К., 2006. — 76 с

41. Ткач У.В. Гастрономічний туризм – тренд нового десятиліття Збірник тез доповідей міжнародної науково-практичної конференції «Туристичний, готельний і ресторанний бізнес: інновації та тренди», 2016.

42. Ткач У.В. Правове регулювання безпеки життєдіяльності в туристичній галузі України – ТНЕУ, 2016. - С. 195-196.

43. Туристична презентація міста Тернополя
URL:<http://www.rada.te.ua/predprinimatelstvo.pdf>
44. Укравтодор. Державне агентство автомобільних доріг України.
Бюлетень доріг 2017 року URL:www.ukravtodor.gov.ua
45. Укрморрічінспекція URL:<http://sismit.gov.ua/>.
46. Устименко Л. Історія туризму / Л. М. Устименко, І. Ю. Афанасьєв. –
Навчальний посібник. – К.: Альтерпрес, 2005. – 320 с.
47. Школа І. М. Менеджмент туризму : підручник / І. М. Школа, О. П.
Корольчук. – Чернівці : Книги – XXI, 2011. – С 93.
48. Школа І.М. Менеджмент туристичної індустрії: навчальний посібник /
За ред. проф. І.М. Школи. – Чернівці: Книги XXI, 2005. – 596 с.
49. Шлепакова, Т. Л. Осередки народних промислів як об'єкти
культурного туризму: оглядова довідка / Інформаційний центр з питань
культури та мистецтва ; ДЗ «Національна парламентська бібліотека України». –
ДЗК. – Випуск 12 / 5. – 2010. –
URL:<http://mincult.kmu.gov.ua/mincult/uk/publish/article/237186>
50. Яновський П.О. Пасажирські перевезення / П. О. Яновський – К:
НАУ, 2008.– с.469.