

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
ОДЕСЬКИЙ ДЕРЖАВНИЙ ЕКОЛОГІЧНИЙ УНІВЕРСИТЕТ

Інститут післядипломної освіти
Кафедра економіки природокористування

Кваліфікаційна робота бакалавра

на тему: Удосконалення інфраструктури регіонального туристичного комплексу

Виконала студентка групи Е- 5т
спеціальності 101 «Екологія»
Лук'янченко Вероніка Анатоліївна

Керівник д.екон.наук, проф.
Губанова Олена Ростиславівна

Рецензент д.екон.наук, проф.
Купінець Лариса Євгенівна

Одеса 2022

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
ОДЕСЬКИЙ ДЕРЖАВНИЙ ЕКОЛОГІЧНИЙ УНІВЕРСИТЕТ

Факультет Інститут післядипломної освіти

Кафедра Кафедра економіки природокористування

Рівень вищої освіти бакалавр

Спеціальність 101 «Екологія»

(шифр і назва)

Освітня програма «Організація еколого-туристичної діяльності»

(назва)

ЗАТВЕРДЖУЮ

Завідувач кафедри економіки
природокористування

Губанова О.Р.

“2” березня 2022 року

З А В Д А Н Н Я
НА КВАЛІФІКАЦІЙНУ РОБОТУ БАКАЛАВРА

студенту Лук'янченко Веронікі Анатоліївні
(прізвище, ім'я, по батькові)

1. Тема роботи Удосконалення інфраструктури регіонального туристичного комплексу

керівник роботи д.екон.н., проф. Губанова Олена Ростиславівна
(прізвище, ім'я, по батькові, науковий ступінь, вчене звання)

затверджені наказом ОДЕКУ від “23” березня 2022 року № 31-С

2. Строк подання студентом роботи 03.06.2022 року

3. Вихідні дані до роботи матеріали періодичних видань, монографій, нормативно-правові акти, статті фахових збірників наукових робіт, статистична інформація, матеріали сайтів Інтернет-мережі

4. Зміст розрахунково-пояснювальної записки (перелік питань, які потрібно розробити):

1. Туристична інфраструктура як ключовий фактор розвитку туристичної галузі

2. Стан та проблеми розвитку туристичної інфраструктури

3. Напрями удосконалення об'єктів туристичної інфраструктури

5. Перелік графічного матеріалу (з точним зазначенням обов'язкових креслень)

1. Складові туристичної інфраструктури

2. Інфраструктура територіально-туристичного поєднання

3. Ресурси туристичної інфраструктури

4. Фактори впливу туристичної інфраструктури

5. Принципи концепції екологізації туристичної інфраструктури

6. Загальні напрями екологізації туристичної інфраструктури

7. Структурні елементи інтегрального потенціалу розвитку регіону _____

6. Консультанти розділів роботи

Розділ	Прізвище, ініціали та посада консультанта	Підпис, дата	
		завдання видав	завдання прийняв

7. Дата видачі завдання _____ 2 березня 2022року _____

КАЛЕНДАРНИЙ ПЛАН

№ з/п	Назва етапів кваліфікаційної роботи	Термін виконання етапів роботи	Оцінка виконання етапу	
			у %	за 4-х бальною шкалою
1.	Аналіз наукової літератури з досліджуваної теми, написання вступу.	02.03.22-07.03.22	90	Відмінно
2.	Написання першого розділу.	08.03.22-14.03.22	90	Відмінно
3.	Написання другого розділу.	15.03.22-20.03.22	90	Відмінно
4.	Узагальнення результатів до першого і другого розділу	12.05.22-15.05.22	90	Відмінно
5.	Рубіжна атестація.	16.05.22-20.05.22	90	Відмінно
6.	Написання третього розділу.	21.05.22-28.05.22	90	Відмінно
7.	Узагальнення отриманих результатів. Оформлення електронної версії роботи. Перевірка на наявність плагіату.	29.06.22-03.06.22	90	Відмінно
8.	Перевірка роботи науковим керівником, надання відгуку, складення протоколу та висновку керівника, підпис авторського договору	04.06.22-09.06.22		
	Інтегральна оцінка виконання етапів календарного плану (як середня по етапам)		90	Відмінно

Студент _____ Лук'янченко В.А.
(підпис) (прізвище та ініціали)Керівник роботи _____ Губанова О.Р.

АНОТАЦІЯ

Кваліфікаційна робота бакалавра на тему «Удосконалення інфраструктури регіонального туристичного комплексу» Лук'янченко Вероніки Анатоліївни

Актуальність теми. Сфера туризму є однією із галузей економіки, яка постійно потребує реформації та розвитку всіх її елементів. У зв'язку з цим перед туристичними підприємствами постійно постають нові проблеми, наприклад, покращення рівня обслуговування, оновлення ринка збуту туристичних послуг, розширення асортименту та інші. Вказані чинники потребують швидкого реагування. Одним із напрямів вирішення таких питань є розширення сфери діяльності й організації більш привабливої туристичної інфраструктури, а це неможливо без виявлення та реалізації її ресурсів, що потребують використання державних та приватних інвестицій.

Мета і задачі дослідження. Метою роботи є визначення напрямів та можливостей удосконалення об'єктів туристичної інфраструктури.

Для досягнення мети були поставлені та вирішені такі завдання

- розглянути сутність туристичної інфраструктури як ключового фактору туристичної галузі;
- проаналізувати стан та проблеми розвитку туристичної інфраструктури;
- визначити напрями удосконалення об'єктів туристичної інфраструктури.

Об'єктом дослідження виступає інфраструктура туристичного бізнесу як системне утворення.

Предметом дослідження є заходи щодо удосконалення туристичної інфраструктури.

Методи дослідження. В ході вирішення сформованих завдань дослідження використані загальнонаукові методи, а саме: діалектичний, абстрактно-логічний, системно-структурного аналізу і синтезу, системного та процесного підходу.

Результати дослідження. В роботі розглянуто розвиток туристичної

інфраструктури і можливості подолання несприятливих прогнозів за умов урахування відповідних рекомендацій. Доведено, що для формування позитивного сприйняття України як привабливого туристичного простору потрібні значні зусилля, які необхідно спрямувати на поглиблення маркетингових досліджень у сфері туризму, стимулювання розвитку інфраструктури туризму шляхом залучення вітчизняних та іноземних інвестицій для реконструкції, вдосконалення системи інформаційного забезпечення, будівництва туристичних об'єктів. Показано, що однією з інноваційних тенденцій розвитку як туристичного бізнесу, так і його інфраструктури в Україні та в усьому світі, є орієнтація на екологічність. Отже, поєднуючи інформацію про впливи різних видів туризму на навколишнє середовище, розроблено узагальнюючу схему, яка чітко визначає для кожного з них відповідні шляхи екологізації сфери туризму, зокрема, туристичної інфраструктури.

Структура і обсяг роботи. Робота складається зі вступу, трьох розділів, висновків, списку використаних джерел, Повний обсяг тексту кваліфікаційної роботи бакалавру – 77 сторінок, таблиць – 2, рисунків – 3.

Ключові слова: туристична галузь, туристична інфраструктура, транспортна інфраструктура, готельна інфраструктура.

ЗМІСТ

	Стор.
ВСТУП	7
1 ТУРИСТИЧНА ІНФРАСТРУКТУРА ЯК КЛЮЧОВИЙ ФАКТОР РОЗВИТКУ ТУРИСТИЧНОЇ ГАЛУЗІ	9
1.1 Поняття, об'єкти та роль туристичної інфраструктури	9
1.2 Транспортна та придорожня інфраструктура як складова туристичної інфраструктури	20
1.3 Сучасний стан та проблеми розвитку готельно-ресторанного бізнесу в Україні	34
2 СТАН ТА ПРОБЛЕМИ РОЗВИТКУ ТУРИСТИЧНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ	40
2.1 Взаємовплив підприємств туристичної інфраструктури і туризму в Україні	40
2.2 Аналіз стану туристичної інфраструктури на регіональному рівні (Українське Придунав'є)	45
3 НАПРЯМИ УДОСКОНАЛЕННЯ ОБ'ЄКТІВ ТУРИСТИЧНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ	53
3.1 Основні напрями екологізації туристичної інфраструктури	53
3.2 Можливості екологізації підприємств готельно-ресторанного господарства	57
3.3 Заходи удосконалення регіональної туристичної інфраструктури (Українське Придунав'є)	64
ВИСНОВКИ	70
СПИСОК ВИКОРИСТАНОЇ ЛІТЕРАТУРИ	73

ВСТУП

Сфера туризму є однією із галузей економіки, яка постійно потребує реформації та розвитку всіх її елементів. У зв'язку з цим перед туристичними підприємствами постійно постають нові проблеми, наприклад, покращення рівня обслуговування, оновлення ринка збуту туристичних послуг, розширення асортименту та інші. Вказані чинники потребують швидкого реагування. Одним із напрямів вирішення таких питань є розширення сфери діяльності й організації більш привабливої туристичної інфраструктури, а це неможливо без виявлення та реалізації її ресурсів, що потребують використання державних та приватних інвестицій.

Важливою умовою розвитку туризму як важливої складової економіки, іміджу країни й стабілізації соціальної обстановки є участь держави у формуванні сприятливої атмосфери для розвитку туризму, патруванні розвитку базових галузей, участі в інвестиційній діяльності і розвитку матеріально-технічної бази. Для формування позитивного сприйняття України туристами необхідно стимулювати розвиток інфраструктури туризму шляхом залучення вітчизняних та іноземних інвестицій для реконструкції, будівництва туристичних об'єктів

До ресурсів туристичної інфраструктури відносять сукупність природних та штучно створених людиною об'єктів, що мають комфортні властивості та придатні для створення туристичного продукту. Як правило, їх наявність визначає формування туристичного бізнесу в тому чи іншому регіоні. Саме туристичні ресурси туристичної інфраструктури займають особливе місце у розвитку всієї туристичної галузі.

Туристичну та готельну інфраструктуру і їхній вплив на розвиток туристичного бізнесу в державі розглянуто в наукових працях зарубіжних і вітчизняних авторів: Ч. Бернарда, Р. Браймера, В. Демінга, О. Дуровича, М. Кабушкіна, М. Мальської, І. Пандяка, Г. Папіряна, Т. Ткаченко та ін. Роль туристичної інфраструктури, й зокрема, проблеми та перспективи розвитку

різних видів засобів розміщення в Україні досліджували С. Журавльова, Н. Остап'юк, І Полчанінова. Проте сьогодні практично нема відомостей про стан об'єктів туристичної інфраструктури, неможливо спрогнозувати яким буде їх стан після війни. Але слід зазначити, що у зв'язку із дуже великим інтересом багатой кількості людей з усього світу, нам слід очікувати надзвичайного підйому туристичної галузі у найближчі роки після закінчення війни. Тому проблема є найважливішою і потребує розробки необхідних заходів вже зараз.

Метою дослідження є визначення напрямів та можливостей удосконалення об'єктів туристичної інфраструктури.

Об'єктом дослідження є інфраструктура туристичного бізнесу як системне утворення.

Предмет дослідження – заходи щодо удосконалення туристичної інфраструктури .

Матеріали дослідження. У роботі використовувалася інформаційна база щодо розвитку туристичного бізнесу в Україні, стану об'єктів туристичної інфраструктури. Інформаційну базу дослідження склали праці вітчизняних і зарубіжних вчених, фахівців з проблем та перспектив розвитку туристичного бізнесу, чинне законодавство, дані державної служби статистики України, результати власних досліджень.

Методами дослідження є загальнонаукові методи, а саме: діалектичний, абстрактно-логічний, системно-структурного аналізу і синтезу, системного та процесного підходу.

Ключові слова: туристична галузь, туристична інфраструктура, транспортна інфраструктура, готельна інфраструктура.

1 ТУРИСТИЧНА ІНФРАСТРУКТУРА ЯК КЛЮЧОВИЙ ФАКТОР РОЗВИТКУ ТУРИСТИЧНОЇ ГАЛУЗІ

1.1 Поняття, об'єкти та роль туристичної інфраструктури

До початку пандемії коронавірусу у 2018 році кількість міжнародних туристів досягла 1,4 мільярда, що на два роки випередило початкові прогнози. Звіт Всесвітнього економічного форуму про конкурентоспроможність у сфері подорожей і туризму за 2019 рік показав, що це зростання підтримується підвищенням глобальної конкурентоспроможності у сфері подорожей і туризму, що частково обумовлено зростанням авіаційної потужності, підвищенням міжнародної відкритості та зниженням витрат на подорожі. Однак звіт також показав необхідність розвитку інфраструктури, яка може не встигати за прогнозованими до 2030 року додатковими 400 мільйонами прибутків. Хоча проблеми інфраструктури різні для різних регіонів і рівнів економічного розвитку, нездатність вирішити ці проблеми може зменшити конкурентоспроможність, що завдає шкоди індустрії подорожей і туризму. Інфраструктура, включаючи повітряні, наземні, портові та туристичні послуги, такі як готельні номери та послуги прокату автомобілів, відіграє життєво важливу роль у конкурентоспроможності подорожей та туризму, слугуючи артеріями галузі. І з глобальної точки зору інфраструктура продовжує вдосконалюватися.

Головним чинником ефективного використання рекреаційних ресурсів є наявність в межах туристичних дестинацій туристичної інфраструктури. Незважаючи на значну кількість праць, пов'язаних з розвитком туристичної інфраструктури, на сьогодні не існує єдиного прийнятного для науковців та практиків туристичної галузі її визначення. Термін інфраструктура і перша

самостійна теорія інфраструктури вперше постали у працях А. Маршала та Д. Кларка в першій половині 20 століття.

Термін “інфраструктура” походить від латинського *infra* – нижче, під; *structura* – розміщення, устрій. Існують різні трактовки інфраструктури. Розглянемо деякі з них.

1. Термін «*інфраструктура*» з'явився в економічній літературі в кінці 40-х рр. ХХ ст. для позначення комплексу галузей господарства, що обслуговують промислове і сільсько-господарче виробництво (будівництво шосейних доріг, каналів, портів, мостів, аеродромів, складів, енергетичне господарство, залізничний транспорт, зв'язок, водопостачання та каналізація, загальна і професійна освіта, витрати на науку, охорону здоров'я і т.ін.) [5].

2. Дане поняття – це сукупність галузей і видів діяльності, що обслуговують виробництво та господарство в цілому, створюють для них “фундамент”, «опору» [7].

3. *Інфраструктура* – сукупність галузей, підприємств і організацій, що входять до них з спрямованою діяльністю, покликаних створювати умови для нормального функціонування виробництва й обігу товарів, а також життєдіяльності людей [4].

До виробничої інфраструктури підприємства належать підрозділи, що не беруть безпосередньої участі у створенні профільної продукції, але завдяки власній діяльності створюють умови, необхідні для роботи основних виробничих цехів. Соціальна інфраструктура забезпечує задоволення соціально-побутових і культурних потреб працівників підприємства. Таким чином, туристична галузь має виробничу та соціальну інфраструктури.

Незважаючи на те, що інфраструктура є невід'ємною частиною туризму, було проведено мало досліджень щодо детальних взаємозв'язків між інфраструктурою туризму та розвитком туризму. Дослідження Герінга (1974) на прикладі Туреччини як туристичної дестинації виявило, що інфраструктура (включаючи дороги, воду, електрику, служби безпеки, медичні служби, комунікації та громадський транспорт) є ключовим

фактором, що пояснює прибуття туристів. Танг і Рочананонд (1990) дійшли висновку, що інфраструктура є важливим елементом у просуванні Таїланду як країни туристичного призначення. Кім (2000) і МакЕлрой (2003) при обговоренні малих островів підкреслюють важливість інфраструктури, зокрема інфраструктури, що фінансується державою, для успіху дестинації.

Мерфі, Прітчард і Сміт (2000) пов'язують інфраструктуру з аналізом попиту та пропозиції та описують, як різні компоненти місця призначення взаємодіють з туристами. Ганн (1988) визначає продукт як складний споживчий досвід, який є результатом процесу, в якому туристи користуються кількома послугами (інформація, транспорт, проживання та відпочинок).

З іншого боку, Сміт (1994) визнає роль інфраструктури послуг у створенні продукту. Він стверджує, що інфраструктура послуг пов'язана з макросередовищем дестинації і що інфраструктура та технології в пункті призначення є ключовими характеристиками, які можуть покращити досвід.

Важливість доріг як однієї з інфраструктури для туризму підкреслювали Крауч і Річі (1999), які аналізували продукт у контексті порівняльних і конкурентних переваг, вони підкреслювали, що планування та розвиток туризму були б неможливі без доріг, аеропортів, портів, електроенергії, каналізації та питної води. Каул (1985) є одним із перших, хто визнає важливість транспортної інфраструктури як важливої складової успішного розвитку, оскільки вона спонукає до створення нових атракцій і зростання існуючих.

Австралійська робоча група з туризму (2003) стверджує, що транспорт є великою частиною рівняння. Ця система відповідає за з'єднання регіонів, що генерують туризм, з дестинаціями. Зв'язок інфраструктури з туризмом підкреслюється в численних фахових дослідженнях, які підкреслюють, з одного боку, особливу роль розвитку туризму в модернізації інфраструктури, а з іншого боку, зворотний напрямок, створення мультиплікаційних ефектів розвитку інфраструктури. Сьогодні розвиток інфраструктури є

заклопотанням факторів прийняття рішень і спеціалістів майже з усіх галузей для розробки детальних планів щодо розвитку інфраструктури, причому транспортна інфраструктура відіграє важливу роль.

Загалом, інфраструктура – це сукупність галузей і видів діяльності, які обслуговують виробництво (виробнича інфраструктура – транспорт, зв'язок, шляхи, лінії електропередач і т. п.) і населення – (соціальна інфраструктура – комплекс закладів охорони здоров'я, торгівлі, тощо [1]. Згідно Закону України «Про внесення змін і доповнень до Закону України «Про туризм» туристична інфраструктура – сукупність різних суб'єктів туристичної діяльності (готелі, туристичні комплекси, кемпінги, мотелі, пансіонати, підприємства харчування, транспорту, заклади культури, спорту тощо), які забезпечують прийом, обслуговування та перевезення туристів [2]. Таким чином, це будівлі і споруди, засоби комунікації, транспортна система, які задіяні в наданні туристичних послуг.

Туристична інфраструктура – це сукупність штучно створених рекреаційних закладів (санаторії, бази відпочинку, готелі, ресторани та ін.) та супутніх об'єктів, побудованих для загального користування за рахунок державного інвестування (автомобільні та залізничні дороги (шляхи), пункти пропуску, аеропорти, лікарні, школи тощо). Послуги інфраструктури відіграють свого роду роль, яка зв'язує різні сектори туристичної галузі, включаючи кінцевого споживача та початкове визначені процесом становлення індустріального, а згодом – постіндустріального суспільства, адже таке суспільство не може обходитись без них [3].

Туристична інфраструктура – це сукупність підприємств й інституцій, які є територіальним, матеріальним і організаційним підґрунтям розвитку туризму. Вона охоплює чотири основні елементи: об'єкти розміщення, харчування, супутню та комунікаційну сферу [4]. Туристична інфраструктура представлена сукупністю матеріально-речових об'єктів, діяльність яких спрямована на задоволення туристичних потреб населення. Деякі дослідники до туристичної інфраструктури відносять також і туристичні об'єкти

природного походження, пам'ятки, музеї, тощо. Саме туристичні ресурси туристичної інфраструктури займають особливе місце у розвитку всієї туристичної галузі. До ресурсів туристичної інфраструктури відносять сукупність природних та штучно створених людиною об'єктів, що мають комфортні властивості та придатні для створення туристичного продукту. Як правило, їх наявність визначає формування туристичного бізнесу в тому чи іншому регіоні. Об'єкти, що представляють історичне та культурне минуле країни (музеї, пам'ятники та пам'ятні місця, пов'язані з історичними подіями, життям і діяльністю видатних представників науки, техніки, культури, а також унікальні архітектурні та етнографічні об'єкти). Об'єкти, що демонструють сучасні досягнення країни в промисловості, будівництві, сільському господарстві, науці, культурі, медицині та спорті [5].

На наш погляд, інфраструктура саме у туристичній сфері представлена будинками та спорудами, елементами транспортної інфраструктури, закладами культури, ін. закладами, які задіяні в наданні туристичних послуг. Таке визначення в повній мірі відповідає законодавству України. Як і кожна система, туристична інфраструктура має також свою структуру, що потребує постійного розвитку та модернізації. До елементів основної (виробничої) інфраструктури належать об'єкти розміщення, харчування та транспортування туристів.

До супутньої інфраструктури належать заклади культури, розважальні заклади, спортивні заклади, заклади охорони здоров'я, в межах яких надаються додаткові послуги туристу.

Незалежною змінною в цьому дослідженні є туристична інфраструктура, оскільки вона є каталізатором торгівлі, інвестицій та зростання в туристичній та інших галузях.

Основними чотирма незалежними змінними є – транспортна інфраструктура, інфраструктура розміщення, інфраструктура зв'язку, а також комунальна інфраструктура. (Таблиця 1.1)

Таблиця 1.1 - Складові туристичної інфраструктури

Складова туристичної інфраструктури	Пояснення
Транспортна інфраструктура	Охоплює дороги, залізниці, аеропорти/злітно-посадкові смуги, транспортні засоби (транспортні засоби, вагони, літаки та повітряні кулі). Легкий доступ до туристичних напрямків з точки зору міжнародного транспорту та засобів для легкого пересування в межах напрямків, як правило, вважаються передумовами для розвитку туризму. Транспортна інфраструктура дає змогу туристам не тільки дістатися до парку й повернутися до місця призначення, але й допомагає транспортувати величезні обсяги вантажів на туристичні курорти, отже, знизити вартість послуг на туристичні курорти.
Інфраструктура розміщення	Послуги з розміщення туристів приваблюють їх довше залишатися в парку, тим самим збільшуючи національний дохід готелю чи кемпінгу та всієї країни. Відсутність якісного харчування, якісних номерів, догляду за клієнтами та відпочинку в готелях відлякують туриста від перебування в певній зоні туристичного призначення (парку).
Інфраструктура системи зв'язку	Включає мережі зв'язку через Інтернет та телекомунікаційну систему. Надійне підключення до Інтернету, використання онлайн-платежів, а також хороші телефонні мережі є ключовими питаннями для туристичної привабливості в цьому районі. Більшість міжнародних туристів оплачують свої рахунки за допомогою онлайн-методів, таких як майстер-картки, а також онлайн-чеки, наявність мережевої системи в парках змусить туриста не подорожувати з грошима в кишені, як це відбувається сьогодні, що дуже ризикує для туристів.
Комунальні інфраструктури	Включає водопостачання та електропостачання. Достатнє постачання електроенергії, а також чистої води до туристичних об'єктів є життєво важливим для розвитку туризму, оскільки більшість туристів очікує отримати всі послуги, як у рідних країнах, такі як теплі басейни, пральня, хімчистка, освітлення

Розвинута туристична інфраструктура визначає тривалість перебування туристів у певній місцевості. Сучасна транспортна інфраструктура робить доступність товарів і послуг для туристів дешевшими. Більшість послуг, які пропонуються туристам, особливо на туристичних курортах, є дуже дорогими через труднощі з транспортуванням цих послуг до курортів через велике навантаження. Розваги, включаючи відео, телебачення, радіо, нічні клуби та навіть ліфти в готелі, потребують безперебійного постачання електроенергії в туристичному місці. Хороша і чиста система водопостачання є однією з найважливіших вимог для розвитку туристичних об'єктів – достатнє і безперервне постачання безпечної води для питних, а також побутових та рекреаційних потреб. Крім того, система поводження з відходами та їх утилізація теж може мати велике значення для туристів.

Останні роки в Україні спостерігається швидкий розвиток елементів туристичної інфраструктури. Основою такого розвитку є ефективні інвестиції. Як правило, приватний сектор інвестує в невеликі проекти (заклади розміщення, заклади харчування, надання додаткових послуг).

На наш погляд, інвестування держави повинно відбуватися в рамках великих інвестиційних проектів, наприклад формування транспортної інфраструктури, будівництво крупних об'єктів та споруд, підготовка інфраструктури систем життєзабезпечення для реалізації проектів освоєння нових рекреаційних територій, тощо. Державно – приватне партнерство може реалізовуватись у концесійних проектах, що дозволяє залучати приватні інвестиції у великі проекти та вирішує ряд законодавчих неузгоджень (наприклад, реалізація проектів на землях державної власності, які не підлягають приватизації). У зв'язку із зростаючим значенням розвитку туристичної інфраструктури багато закордонних та вітчизняних дослідників почали приділяти увагу даному питанню. Так, наприклад, В.С. Пацюк відмічає, що «інфраструктура – це комплекс взаємопов'язаних обслуговуючих структур або об'єктів, складових, які забезпечують основу функціонування системи» [1]. У той самий час О.Д. Чудновський зазначає,

що саме правильно сформована інфраструктура туристичних підприємств дасть можливість максимально розвинути територію тієї чи іншої країни [2]. Дослідник В.Ф. Данильчук наголошує, що інфраструктурна туристична база України ще не відповідає сучасному світовому рівню. Проте в останні роки намітилася тенденція з створення сучасних висококласних готелів, корпусів і номерів у базах відпочинку [3].

Як і кожна система, туристична інфраструктура має також свої об'єкти, що потребують постійного розвитку та модернізації. Саме об'єкти забезпечують формування туристичної інфраструктури в цілому

Ресурси туристичної інфраструктури можна розділити на три групи:

1. Інфраструктура туризму.

- інфраструктура туropolерейтингу
- індустрія гостинності
- транспортна інфраструктура
- навчальна інфраструктура
- інформаційна інфраструктура
- наукова інфраструктура
- інфраструктура організацій, що в змозі існувати без туристів, але їх діяльність розширюється під час знаходженні в місцях перебування туристів
- виробнича інфраструктура

2. Об'єкти туристичної інфраструктури (готелі, транспорт, спортивні та розважальні споруди, об'єкти харчування та інше, музеї, монументи, пам'ятки природи та інше).

3. Рекреаційні (природні) – унікальні явища природи, печери, водоспади, скелі, заповідники, гори, річки, моря, лікувальні води, кліматичні та бальнеологічні можливості; об'єкти, що представляють історичне та культурне минуле країни (музеї, пам'ятники та пам'ятні місця, пов'язані з історичними подіями, життям і діяльністю видатних представників науки, техніки, культури, а також унікальні архітектурні та етнографічні об'єкти);

об'єкти, що демонструють сучасні досягнення країни в промисловості, будівництві, сільському господарстві, науці, культурі, медицині та спорті.

До ресурсів туристичної інфраструктури відносять сукупність природних та штучно створених людиною об'єктів, що мають комфортні властивості та придатні для створення туристичного продукту. Як правило, їх наявність визначає формування туристичного бізнесу в тому чи іншому регіоні.

Саме туристичні ресурси туристичної інфраструктури займають особливе місце у розвитку всієї туристичної галузі.

Ефективне використання рекреаційних ресурсів туристичної інфраструктури є засадою для її постійного розвитку. Це будівництво та реконструкція готелів, мотелів, будинків відпочинку, пансіонатів, санаторіїв, закладів харчування, транспортних засобів, розважальних закладів та інше.

Сучасний стан інфраструктури, призначеної для туризму, необхідно розглядати у широкому сенсі: основні елементи інфраструктури повинні виконувати не тільки виключно рекреаційну функцію, а й бути провідним чинником поліпшення всього соціально-економічного життя країни. Це повинна бути інфраструктура загального користування, що відповідає світовим стандартам і орієнтована на жителів України і її гостей.

Можна виділити дві частини туристичної інфраструктури, перша частина представляє місцеву інфраструктуру, яка складається з будівництва більшої кількості шкіл та відновлення с існуючі, місця поклоніння, такі як церкви та храми і, нарешті, відкриття більшої кількості місцевих парків. Тоді як інша основна частина фігури складається з те, що називається суперінфраструктурою, що означає розміщення та послуги об'єкти безпосередньо працюють з туристами, наприклад, будівництво більш розкішних готелів, мотелів, туристичні інформаційні послуги та туристичні агенції, агентства та елементи прокату автомобілів підтримка туризму, наприклад, кемпінги. (Рисунок 1.1)



Рис. 1.1 - Об'єкти інфраструктури для місцевого населення та туристів

Україна має багаті природно-кліматичні, культурно-історичні та національно-етнографічні ресурси, що створюють передумови для розвитку багатьох видів туризму. У більшості регіонів України є туристичні ресурси, що належать до всіх трьох груп, а це дає можливість виходу на туристичний ринок з привабливими туристичними пропозиціями. У свою чергу туристичні підприємства – це самостійно господарюючі суб'єкти з правами юридичної особи, які на основі використання майна трудовим колективом проводять і реалізують туристичну продукцію, виконують роботи, надають послуги [5]. У туристській галузі функціонують різні туристичні підприємства. Одні з них надають клієнтам виключно туристичні послуги, а для інших туризм – це один з декількох другорядних напрямів їх комерційної діяльності. Підприємства, які існують тільки за рахунок туризму, називаються туристичними підприємствами сфери *первинних послуг*, а ті, що одержуючи доходи не тільки від туристичної діяльності, – туристичними підприємствами сфери *вторинних послуг* [1].

Слід зважати на те, що деякі туристичні підприємства та їх інфраструктури, залежно від виконуваних ними функцій, одночасно належать і до однієї, і до іншої категорії. Наприклад, туристичні готелі і туристичні бюро завжди надають тільки первинні туристичні послуги,

ресторан або кафе в санаторії, в будинку відпочинку – це також підприємства первинних послуг, але такі ж ресторани і кафе в місті вже не є безпосередньо туристськими підприємствами, оскільки виконують вторинну туристичну функцію.

Туристична галузь розвивається у всьому світі, тому дослідження туристичних ресурсів підприємств цієї сфери діяльності та їх інфраструктури, як джерела залучення туристів, стає необхідним. Інфраструктура є обов'язковою складовою для залучення туристичних потоків до дестинації. Як показує досвід, під час створення сучасних туристичних центрів, готелі будуються не нижче за категорію 3 зірки, а в більшості – 4- і 5-зіркові, до того ж створюється приваблива цінова політика. Наприклад, як вже зазначалося, популярність курортів Іспанії пояснюється дешевшим відпочинком на узбережжі Середземного моря, де комфортність і рівень розваг не поступається Лазурному узбережжю Франції чи Італії. Саме це можна сказати і про цінову політику Єгипту та Туреччини в нових туристичних центрах.

Для забезпечення цими послугами необхідні відповідні інвестиції в інфраструктуру, особливо на початковому етапі – для формування і реалізації державних програм. Потрібні нові інвестиції в будівництво та покращення доріг, а також розробка ефективних вивісок, придорожніх зон відпочинку, карт і спільний маркетинг між місцевими підприємствами та урядом. Технічне обслуговування існуючих транспортних засобів з метою продовження їх використання та ремонту вибоїн має бути постійною програмою, а не за потребою.

Відповідна інфраструктура аеропорту є основною вимогою для залучення відповідних авіакомпаній. Довгі, повільні черги безпеки та погана атмосфера є одними з ключових проблем іноземних туристів в аеропортах. Заповнення численних форм, які дають однакову інформацію — заяву на отримання візи та карту висадки, — також має тенденцію розчарувати туристів. Є маса інших, здавалося б, дрібниць, які дійсно важливі для

пасажирів, які потрібно значно покращити в наших аеропортах. Такі речі, як можливість орієнтуватися в аеропорту, отримання належної інформації про рейси, зручні місця в залах очікування, можливість чітко чути систему публічних оголошень, доступ до багажних візків і ввічливість персоналу аеропорту дійсно мають значення. Нам потрібно оновити наші аеропорти та послуги до міжнародних стандартів. Доступ до доступної води, електроенергії та каналізації є важливим елементом інвестиційних рішень.

Приватний сектор інвестуватиме в туристичну інфраструктуру, необхідну для обслуговування відвідувачів, таку як розміщення, визначні пам'ятки, туристичний продукт та ресторани, якщо буде забезпечена базова громадська інфраструктура.

1.2 Транспортна інфраструктура як складова туристичної інфраструктури

Транспорт, як інфраструктурна галузь, відіграє суттєву роль у посткризовому розвитку національної економіки, забезпечуючи своєчасні та ефективні вантажні й пасажирські перевезення, сприяючи інтеграції економіки України у європейську та світову економічні системи. Однак, існуючий незадовільний стан рухомого складу різних видів транспорту в Україні обумовлює низький рівень використання потенціалу України як транзитної держави. Транспортна система України представлена практично усіма видами наземного, водного, повітряного та трубопровідного видами транспорту, однак, вона суттєво відстає у розвитку від Європейської системи. Таке гальмування пов'язане з великими витратами на утримання транспортної мережі на одну особу порівняно з європейськими країнами через відносно невелику густоту населення (78 осіб на 1 кв. кілометр), а також через низьку купівельну спроможність громадян (1/5 купівельної спроможності громадян Євросоюзу) [7].

Транспортний і рекреаційний комплекс взаємопов'язані між собою, особливо в регіонах, де туризм і відпочинок є пріоритетними напрямками соціального та економічного розвитку. Тісні зв'язки між туризмом і транспортом ґрунтуються на необхідності формування комплексної інфраструктури, яка б задовольняла потреби функціонування та розвитку економіки й забезпечувала потреби туристичних потоків для відпочинку.

Розвиток транспорту сприяє розширенню розбудові шляхів сполучення, формуванню транспортної інфраструктури в цілому, підвищує попит на відпочинок. Розвиток транспортних засобів вимагає від менеджерів задовольняти різноманітні потреби туристів щодо транспортного обслуговування різних вікових, соціальних, мотиваційних груп. Оцінювання взаємозв'язків транспортної і туристичної сфери з врахуванням їх проблем розвитку визначили актуальність теми дослідження. Безперервний процес функціонування економіки забезпечується належно розвинутою інфраструктурою. Перспективи розвитку регіону в туристичній та інших галузях залежать від розвитку всіх елементів інфраструктури, зокрема, транспортної.

Основою інфраструктури є транспорт, який є загальною умовою матеріального виробництва. Інфраструктура транспорту забезпечує перевезення вантажів і пасажирів, включає комунікації різних видів транспорту - залізниці, автомобільні дороги, внутрішні судноплавні шляхи, морські і повітряні шляхи сполучення, трубопроводи для перекачування нафти, нафтопродуктів і газу. Транспортна інфраструктура включає сукупність об'єктів, які займаються ремонтом, будівництвом, реконструкцією та експлуатаційним утриманням доріг, мостів та інших дорожніх об'єктів. Без її матеріальної бази транспортування вантажів і пасажирів є неможливим, або економічно недоцільним. О.Фастовець визначає транспорту інфраструктуру як сукупність шляхів сполучення, засобів перевезення, управління та зв'язку, а також комплекс технічних споруд та пристроїв, здатних забезпечити їх функціонування [9]. О. Пікулик

висловлює думку, що транспортна інфраструктура – це сукупність транспортних комунікацій, об'єктів з обслуговування пасажирських і вантажних перевезень, об'єктів технічного обслуговування та ремонту, які забезпечують умови для надання транспортних послуг, тобто переміщення вантажів і пасажирів [10]. Н. Ю.Ткаченко зазначає, що поняття “транспортна інфраструктура” [11] розглядається як частина загальної інфраструктури, невід'ємний її елемент, головною функцією якого є переміщення вантажів і людей, який тісно взаємопов'язаний з економічними процесами, що сприяє їх здійсненню та протіканню; транспортна інфраструктура - це елементи загальної інфраструктури (будівлі, споруду, пристрої), що забезпечують функціонування та експлуатацію різних видів транспорту (транспортних засобів).

Транспортна інфраструктура включає в себе транспортну систему всіх видів транспорту, з їх складовими частинами та ланками, шляхи сполучення, рухомий склад транспорту, об'єкти транспортного сервісу та транспортно-логістичні підприємства, що працюють у сфері переміщення людей та вантажів. Вона приймає участь у формуванні організаційної структури транспортного комплексу, забезпечуючи ефективне використання транспортних засобів. Головним завданням транспортної інфраструктури в туристичному сервісі є створення комплексних умов для вільного пересування туристів - споживачів послуг та їх доступу до рекреаційних ресурсів і об'єктів.

Транспортну інфраструктуру можна розглядати і як самостійний суб'єкт туристичної діяльності, який надає туристично-екскурсійні послуги. За рахунок транспортної інфраструктури туризм щільно пов'язаний з транспортним комплексом. Транспортна інфраструктура туризму - це комплекс, який охоплює транспортні засоби, об'єкти, шляхи і маршрути, транспортні послуги, об'єкти сервісу і туризму на транспортних об'єктах і засобах, засоби інформації. Важливим фінансовим механізмом реформування транспортної галузі України є допомога з боку ЄС, а також іноземних банків

та провідних фінансових інституцій, яка здійснюється у формі надання бюджетної підтримки, виділення позик на реалізацію проектів, спрямованих на модернізацію транспортної галузі України.

Нині допомогу Україні для впровадження структурних трансформацій у сфері транспорту та дорожнього господарства надає Європейський Союз шляхом секторальної бюджетної підтримки за програмою «Підтримка впровадження транспортної стратегії України» на підставі Угоди про фінансування [12]. Програма спрямована на впровадження інституційних реформ у транспортному секторі в Україні, сприяння покращенню розвитку транспортної інфраструктури в країні, приведення законодавства України у відповідність до міжнародних норм та стандартів. Застосування механізмів державно-приватного партнерства в транспортній сфері в Україні передбачає, насамперед, створення відповідних правових та організаційних передумов його реалізації. До ознак державно-приватного партнерства належать [13]:

- забезпечення вищих техніко-економічних показників ефективності діяльності, ніж у разі здійснення такої діяльності державним партнером без залучення приватного партнера;
- довготривалість відносин (від 5 до 50 років);
- передача приватному партнеру частини ризиків у процесі здійснення державно-приватного партнерства;
- внесення приватним партнером інвестицій в об'єкти партнерства із джерел, не заборонених законодавством.

У Законі України «Про державно-приватне партнерство» [14] передбачено аналіз ефективності реалізації державно-приватного партнерства та виявлення можливих ризиків, які пов'язані з його реалізацією, проводяться шляхом:

- детального обґрунтування соціально-економічних та екологічних наслідків здійснення державно-приватного партнерства;

- порівняння основних показників реалізації проекту (рентабельності, рівня витрат, якості послуг тощо) із залученням приватного партнера та без такого залучення;
- виявлення видів ризиків здійснення державно-приватного партнерства, їх оцінки та визначення форми управління ризиками, що здійснюється відповідно до методики, затвердженої Кабінетом Міністрів України;
- визначення форми реалізації державно-приватного партнерства.

Державна підтримка здійснення державно-приватного партнерства може надаватися: шляхом надання гарантій державою та гарантій органами місцевого самоврядування; шляхом фінансування за рахунок коштів державного чи місцевих бюджетів та інших джерел згідно із загальнодержавними та місцевими програмами; в інших формах, які передбачені законодавством. Для іноземних приватних партнерів, які здійснюють в Україні державно-приватне партнерство, встановлюється національний правовий режим інвестиційної та іншої господарської діяльності, крім випадків, які передбачені законами та міжнародними договорами України, згода на обов'язковість яких надана Верховною Радою України.

Мета партнерства держави та приватного бізнесу полягає в тому, щоб використовувати переваги обох форм власності без соціальних потрясінь. Досвід створення різноманітних форм таких партнерств дає змогу при безумовному збереженні важливіших національних об'єктів в державній власності передавати правомочності власника приватному бізнесу. Це стосується таких функцій, як спорудження, експлуатація, утримання та управління об'єктами виробничої та соціальної інфраструктури. Інтереси державного і приватного партнера можуть не тільки не співпадати, а й суперечити одні одним. З метою усунення конфліктності сторін, укладанню угоди про партнерство повинні передувати перемовини сторін, які збалансують інтереси та цілі учасників. Держава може запропонувати

відповідну компенсацію приватному партнеру у вигляді податкових та інших пільг, надання певних гарантій, у тому числі фінансових.

У Розпорядженні Кабінету Міністрів України «Про схвалення Транспортної стратегії України на період до 2020 року» [7] визначено основні напрями інтеграції вітчизняної транспортної системи до європейської та міжнародної транспортних систем. Зокрема: забезпечення ефективного використання транзитного потенціалу; приєднання і забезпечення виконання міжнародних транспортних конвенцій та угод; гармонізації вітчизняного законодавства з транспортним законодавством ЄС; розроблення та упровадження відповідно до міжнародних вимог технічних та технологічних регламентів і стандартів; уніфікації вимог до перевізників; забезпечення співробітництва з ЄС з метою розвитку міжнародних транспортних коридорів та осей. У главі 7 «Транспорт» Угоди про асоціацію з ЄС [17] визначено, що Сторони: розширюють і зміцнюють співробітництво в галузі транспорту з метою сприяння розвитку стабільних транспортних систем; сприяють здійсненню ефективних і безпечних транспортних перевезень, а також інтермодальності й оперативної сумісності транспортних систем; докладають зусиль для посилення основних транспортних зв'язків між територіями Сторін. Співробітництво між Сторонами має на меті сприяння реструктуризації та оновленню транспортного сектору України і поступовій гармонізації діючих стандартів та політики з існуючими в ЄС, зокрема шляхом впровадження заходів, викладених в Угоді, без шкоди для зобов'язань, що впливають з окремих транспортних угод, укладених між Сторонами. Реалізація зазначених заходів не суперечить правам та обов'язкам Сторін відповідно до міжнародних угод, учасницями яких вони є, або участі Сторін в міжнародних організаціях. Співробітництво також спрямовується на покращення руху пасажирів та вантажів, зростання плинності транспортних потоків між Україною, ЄС і третіми країнами регіону за рахунок усунення адміністративних, технічних, прикордонних та

інших перешкод, покращення транспортної мережі та модернізації інфраструктури, зокрема на головних транспортних осях.

Роль придорожньої інфраструктури у сегменті туристичного обслуговування часто недооцінюють та неналежно досліджують експерти й науковці з цієї галузі. Незважаючи на це, значна частка внутрішніх та іноземних туристів щоденно користується послугами таких закладів, збільшуючи прибутки кожного окремого закладу та створюючи попит на таке обслуговування, що надалі може означати розбудову туристичної інфраструктури та створення нових робочих місць. Туристичну та готельну інфраструктуру і їхній вплив на розвиток туристичного бізнесу в державі розглянуто в наукових працях зарубіжних і вітчизняних авторів:

Переважна частина іноземних туристів, які відвідують Україну, прибуває з держав, що мають із нею спільний кордон. Традиційно провідні місця в експорті-імпорті туристичних послуг посідали Російська Федерація (перше-друге місце в рейтингу країн за кількістю іноземних туристів, що в'їжджають в Україну та за кількістю вітчизняних виїзних туристів), Молдова (друге місце), Білорусь (третє місце), Польща (четверте-п'яте місце). Прикордонні країни забезпечують прибуття до України понад 90 % іноземних туристів. Удосконалення транспортної інфраструктури, особливо прикордонної зони, а також облаштування транспортних коридорів усіма необхідними об'єктами, впровадження сучасних технологій обслуговування є дуже важливим питанням, над вирішенням якого працюють фахівці у сфері туризму.

Важливу роль для подальшого розвитку ринку туристичних послуг в Україні відіграють транспортні шляхи. Вони повинні відповідати міжнародним вимогам, забезпечувати швидкі, безпечні та комфортні умови перевезення туристів. Саме вони є першою ланкою ланцюга в успішному залученні туристичного потоку іноземних громадян до країни [4].

Чимало приватних підприємців, чий придорожній готельні та ресторани заклади розміщені в межах міст, що приймали чемпіонат Європи (Львів,

Київ, Харків та Донецьк), задовго до початку футбольного турніру проводили рекламні кампанії, поширюючи серед клієнтів рекламні пропозиції, оновлюючи матеріально-технічну базу, обладнання та розширюючи посадкові місця. Такі заходи були зумовлені прогнозом, що завдяки проведенню “Євро-2012” збільшиться кількість автомобільних переїздів по країні, особливо між зазначеними містами [1].

Сьогодні придорожня інфраструктура (мотелі, кафе, майданчики для зупинки і відпочинку) є мало розвинутою в Україні. Однак невисокий поріг входження у бізнес і практично повна відсутність конкуренції роблять цей бізнес привабливим для підприємців. Пік відкриття придорожніх закладів припав на докризовий період 2004–2008 рр. Незважаючи на це, сьогодні придорожні кафе і ресторани трапляються на дорогах України в середньому кожні 15–20 км, готелі – кожні 70 км. Очікували, що питання об’єктів придорожного сервісу буде вирішено під час підготовки до “Євро-2012”. Однак насправді значних змін не відбулося, і підприємці наразі не поспішають вкладати кошти в такий бізнес. Тому є всі підстави стверджувати, що ця ринкова ніша все ще незаповнена.

Рівень придорожніх закладів в Україні сьогодні дуже різний: їдальні, ресторани, кафе-бари, стилізовані багатофункціональні заклади під різні цільові групи споживачів. Загалом усі придорожні заклади можна розділити на дві групи:

- заклади, що розміщені в передмісті великих обласних центрів, районних центрів;
- заклади, розташовані поряд з великими магістралями, міжнародними трасами.

Кафе і ресторани, розміщені поблизу великих міст, більше розраховані на його жителів, які у вихідні дні виїжджають за відпочинок, ніж на транзитних автотуристів, хоча вони теж є цільовою аудиторією таких закладів. Однак якщо ресторан розташований більше, ніж за 30 км від міста, то його цільовою аудиторією якраз і є автотуристи.

Основні клієнти таких придорожніх закладів, зазвичай, – індивідуальні туристи з України, Росії, Білорусі, а також організовані екскурсійні групи. Туристи із країн Західної Європи становлять лише 15 % від загальної кількості відвідувачів [29].

Експерти стверджують, що ринкова ніша придорожнього сервісу в Україні зайнята максимум на 30 %, однак у Київській області конкуренція таких закладів значно вища – тут ринок заповнений приблизно на 70 % [3].

Інша ситуація простежується з мотелями. Більшість ресторанних комплексів пропонує відвідувачам ночівлю, тоді як окремих придорожніх готелів усе ще не вистачає: мотелі без ресторанів наразі є рідкісним явищем в українському придорожньому сервісі. Однак сьогодні можна стверджувати, що в Україні створюють усі передумови для розвитку мотельного бізнесу та мереж мотельних закладів, оскільки протягом останніх років зафіксовано стабільний попит на недороге житло в містах-туристичних центрах та їхніх передмістях. Частково цей попит задовольняються пропозиціями з сільського зеленого туризму (м. Львів, м. Одеса), частково – через стрімке зростання кількості хостелів, однак такі заклади не є альтернативою для мотелів [3].

Тенденція розвитку закладів мотельного типу стала характерною для придорожньої інфраструктури українських доріг з середини 1990-х–початку 2000-х років.

У 1990-х роках для придорожньої інфраструктури українських туристичних центрів та регіонів (Карпатський регіон, АР Крим) простежувалось збільшення кількості закладів ресторанного типу – кафе, барів, літніх майданчиків. І якщо готельний фонд (як спадок радянського періоду) більш-менш задовольняв попит туристів на ночівлю, то закладів харчування катастрофічно не вистачало. Цей попит сприяв розвитку придорожньої інфраструктури у всіх областях України – мотелів, готелів, ресторанів із літніми майданчиками, готельно-ресторанних комплексів із банкетними залами, конференц-залами тощо. Така тенденція була характерною до 2008 р., поки банки та банківські установи давали змогу

приватним підприємцям брати кредити на будівництво. Проте з початком світової фінансово-економічної кризи цей ринок завмер. Незважаючи на це, сьогодні відкриття багатофункціональних готельно-відпочинкових комплексів є вигідним бізнесом з огляду на диференціацію послуг, і відповідно, залучення більшої кількості клієнтів, що дає змогу задовольнити попит на ринку послуг у різних соціальних груп населення. Крім традиційних послуг харчування і проживання, у більшості таких закладів також діють сауна, більярд, боулінг. Дуже популярними є оренда великих банкетних залів для проведення анімаційних програм великими компаніями (корпоративні заходи – святкування весіль, ювілеїв, свят) та оренда конференц-залів для проведення ділових зустрічей, семінарів, конференцій. Із наближенням чемпіонату з футболу “Євро-2012” стали помітними позитивні зміни в сервісному обслуговуванні придорожніх транзитних готельно-ресторанних закладів міст Київ, Львів, Донецьк, Харків: облаштування кас терміналами для безготівкової оплати, наявність точок безкоштовного доступу Wi-Fi, наявність меню кількома іноземними мовами тощо. Інфраструктура дорожнього сервісу на маршрутах «Євро-2012» є найбільш розвинутою на трасах між Львовом, Києвом і Харковом. Зокрема, від Львова до Києва придорожні заклади різної цінової категорії регулярно трапляються на всьому шляху; як виняток, ділянка дороги від Новоград-Волинського до Житомира, на якій практично немає ні мотелів, ні ресторанних закладів. Найбільше недорогих закладів для споживачів середнього класу навколо м. Рівне. На Харківській трасі аналогічна ситуація: найбільше зосередження мотелів та ресторанів є в районі Хорола, на півшляху між Києвом та Харковом. Між Харковом і Донецьком ситуація дещо гірша. На маршруті Донецьк – Кіровоград – Львів багатофункціональні заклади розміщення трапляються дуже нерівномірно. Якщо між Донецьком і Кіровоградом таких закладів є декілька, то на ділянці від Кіровограда до Умані їх немає [5].

З огляду на низьку конкуренцію в цьому ринковому сегменті чимало власників придорожніх транзитних закладів контролюють якість послуг та

рівень обслуговування, проводячи усні опитування клієнтів, створюючи короткі анонімні анкети. Зазвичай, результатом такої діяльності стають запровадження в меню нових страв, облаштування літніх майданчиків, місць для відпочинку з дітьми, зону бездротового доступу до Інтернету Wi-Fi тощо.

Наприклад, у США обслуговування автотуристів трансформувалося в окрему індустрію, у якій задіяні тисячі кафе, мотелів, АЗС і станцій технічного обслуговування. Крім сервісних зон, на трасах Сполучених Штатів функціонують так звані «*rest areas*» – зони відпочинку, де за визначену плату можна скористатись пакувальним місцем, телефоном і туалетом; також такі місця обладнані столиками та автоматами з напоями. Однак такі місця не призначені для ночівлі – для того, щоб переночувати в дорозі, є мотелі, де водій у середньому за 30 доларів отримує місце на паркінгу та номер, обладнаний ліжком, душем, туалетом, телевізором і кондиціонером; дорожче коштують номери в мотелях з басейнами на території та включеним у вартість сніданком. На деяких автозаправках та придорожніх кафе продають спеціальні купони, що надають знижки при заселенні у мотель; в окремих випадках автомобілісти отримують знижки в разі заселення в мотель після 23-ої години.

Одним із прикладів організації придорожного обслуговування в світі є індустрія сервісу автотуристів у Франції – аналогічні зони відпочинку тут називають «Aires» вони пропонують приблизно такий же набір послуг, що й у США: паркінг, туалети, телефон, столики для пікніків. У Франції, як і в багатьох інших європейських країнах, діє придорожня готельна мережа «Formula 1». У мотелях цієї мережі дуже простий інтер'єр, який більше нагадує купе поїзда, ніж готельний номер – дво- та однарусні ліжка, умивальник, телевізор. Такі вигоди є цілком прийнятими для доходів середнього європейця – у межах 30 євро за номер. Забронювати такий номер можна телефоном, через Інтернет, попередньо обравши на сайті мережі «Formula 1» бажану кімнату.

Зазначимо, що жодна зі світових мереж готелів і ресторанів швидкого обслуговування (фаст-фудів, кав'ярень), які планували вийти на український ринок перед проведенням чемпіонату з футболу "Євро-2012", так і не відкрила свої представництва в Україні. Це пояснюють тим, що здебільшого їм так і не вдалося домовитися з органами державної влади щодо прийнятних умов співпраці: міжнародні компанії не хочуть приймати перелік ризиків, а місцеві гастрономічні та готельні мережі не можуть гарантувати високі темпи розвитку та підтримувати високий рівень обслуговування.

З огляду на популярність придорожніх готельно-ресторанних закладів, будівництво таких кафе, ресторанів, готелів можливе тільки за наявності оформленого права користування земельною ділянкою відповідно до цільового призначення. Для отримання такого права у підприємців є кілька варіантів дій:

- звернутися в органи місцевого управління (органи місцевої виконавчої влади) для виведення земельної ділянки із земель комунальної (державної) власності з подальшим оформленням права оренди;
- укласти інвестиційний договір з особою, яка володіє правом на землю (правом оренди, власності або постійного використання);
- придбати частку в статутному капіталі компанії, яка володіє правом на земельну ділянку;
- придбати право власності на земельну ділянку в приватної особи;
- придбати нерухомість з метою її подальшої реконструкції для розміщення рекреаційного об'єкта.

Перший варіант є найскладнішим і затратним з огляду на час. Він пов'язаний із необхідністю розробки проекту відведення земельної ділянки, її погодження й експертизою, ухваленням позитивного рішення сесією місцевої ради про надання права користування, а також подальшої процедури погодження та підписання договору оренди. На практиці ж проходження цієї процедури може розтягнутися на тривалий період – від декількох місяців до року, що стане чинником затримки початку будівництва. До того ж, вимога

статті 124 Земельного кодексу про обов'язкове проведення земельних торгів для надання права оренди такої землі за фактичної неможливості їхнього проведення внаслідок не визначеного законом порядку створює додаткові ризики для інвестора.

Сьогодні органи державної статистики не достатньо повно висвітлюють об'єктивні статистичні дані стосовно кількості об'єктів придорожньої інфраструктури по всій Україні. Зважаючи на те, що ніша придорожного сервісу ще не заповнена, за таких умов вигідно відкривати як невелике кафе з невеликим набором послуг, так і комплексний заклад із готелем на 15–20 номерів – усе залежить від обсягів допустимих інвестиційних вкладень у такий бізнес-проект та майбутнього місцезнаходження закладу. Капіталовкладення в придорожній заклад харчування (кафе, ресторан тощо) становитиме приблизно від 200 тис. до 0,5 млн. доларів США – великий багатофункціональний заклад з великою територією від 1–2 млн. доларів США. Термін окупності придорожного ресторану приблизно три роки, тоді як термін окупності мотелю удвічі більший – до шести років; це пояснюють тим, що ціни на готельне обслуговування є невисокими, а тих, хто бажає скористатись послугами розміщення, завжди буде менше, ніж тих, хто бажає скористатись послугами місцевої гастрономії. Незважаючи на це, споживачів завжди більше приваблює готельний комплекс, ніж звичайний заклад харчування: у разі потреби це наперед дає гарантію додаткового обслуговування.

Тому підприємці, які планують розвивати бізнес у цьому напрямі, можуть піти двома шляхами: або одразу вкласти кошти в будівництво ресторану (а також мотелю, автомийки тощо), або вибрати інтенсивний довготерміновий шлях, протягом якого бізнес розширюватиметься від невеликого закладу до багатофункціонального відпочинкового комплексу.

Отже, можна зробити такі висновки стосовно ролі придорожньої інфраструктури в сегменті туристичного обслуговування. Сьогодні відкриття багатофункціональних готельно-відпочинкових

комплексів поза межами міст є вигідним бізнесом з огляду на диференціацію послуг, і відповідно, залучення більшої кількості клієнтів. Зростання популярності анімаційних послуг у населення, святкування корпоративних свят та розвиток ділового туризму у великих обласних центрах України сприяє попиту на такі заклади.

Для ринку придорожньої інфраструктури характерна низька конкуренція, що дає переваги вже на початку відкриття такого бізнесу: достатньо продумати чітку стратегію розвитку закладу, набрати кваліфікований персонал, сформувавши набір необхідних послуг та дотримуватись високої якості їх надання. Незважаючи на те, що в Україні активно розвивається ніша придорожного сервісу, існує низка чинників, які суттєво стримують його розвиток (складна процедура отримання кредиту, оформлення права користування земельною ділянкою під заплановане будівництво, наявність високих ризиків з боку інвестора). Спрощення таких юридичних процедур та ліквідація законодавчих прогалин у Земельному кодексі України тільки сприятиме розвитку цього малого бізнесу.

Зростання кількості закладів придорожньої інфраструктури, які надаватимуть пакет якісних туристичних послуг, зумовить збільшення інтенсивності туристичних потоків на цих автомагістралях. Зокрема, будівництво та облаштування таких туристичних комплексів поблизу відомих туристичних атракцій, архітектурних, історичних пам'яток, національних природних парків сприятиме зосередженню більшої кількості туристів та додатковій рекламі туристичного об'єкта.

У разі організації сервісного придорожного обслуговування в Україні варто орієнтуватись на досвід західноєвропейських країн та США, влада яких ініціювала об'єднання приватних мотелів і ресторанів, запровадила обов'язкові сертифікацію й контроль за якістю надаваних послуг.

1.3 Сучасний стан та проблеми розвитку готельно-ресторанного бізнесу в Україні

Важливою складовою частиною туристичної індустрії є готельне господарство. Поширення асортименту додаткових послуг у засобах розміщення приводить до збагачення змісту поняття «готельне господарство», що сприяє об'єднанню між собою елементів не лише готельного бізнесу, а й інших господарських галузей. Готельне господарство на даному етапі розвитку представляє собою комплекс заходів із задоволення потреб споживачів, ці послуги становлять своєрідні послуги «гостинності». Гостинність із фундаментального поняття людської цивілізації в останні часи перетворилася на могутню індустрію, що об'єднує підприємства, які надають різні послуги з прийому, розміщення та обслуговування гостей.

Головна мета діяльності підприємств готельного господарства – надавати бездоганне обслуговування, перевершуючи очікування споживачів; бути визнаним лідером в своєму сегменті на своєму ринку [21].

Нині туристична інфраструктура України набула певного розвитку, сервіс стає більш якісним, що зумовлює більшу привабливість не тільки для вітчизняного туриста, але й іноземного, однак окупація Автономної Республіки Крим, війна у країні та якість наших доріг цю привабливість значно нівелюють. Через це кількість туристів зменшується.

До 2012 року багато готелів було орієнтовано саме на російського споживача. Це проявлялося в такому: у специфіці просування послуг у готелях майже не було англомовного персоналу, розважальні заходи були орієнтовані саме на цих споживачів, окрім того, конкурентною перевагою таких готелів була не висока якість послуг, а низькі витрати, що було основою для низьких цін на проживання – важливий аргумент для російського споживача. Проведення Євро-2012 поставило перед такими готелями нові вимоги до якості послуг та стратегії просування, а анексія Криму та війна на сході України змусили їх переорієнтуватися на інших

споживачів. Через нестабільну економічну і політичну ситуацію в Україні та напружені відносини з РФ туристи з Росії, які раніше становили значну частину туристичного потоку, звели кількість ділових і туристичних поїздок до нашої країни до мінімуму. Водночас істотно скоротилася кількість відвідувачів готелів як з інших країн, так і з інших регіонів України.

До готелів та аналогічних засобів розміщування належать: готель, мотель, хостел, кемпінг, агроготель, гуртожиток для приїжджих, туристська база, гірський притулок, студентський літній табір, інші місця для тимчасового розміщування

За даними Державної служби статистики України, на ринку готельних послуг України переважають малі готельні підприємства (до 100 місць) (Рис. 1.2) [22].



Рис.1.2 Підприємства готельного господарства України за місткістю номерного фонду, %

Останнім часом у зв'язку зі значним зростанням туризму та економічних передумов відзначається світова тенденція до збільшення місткості деяких нових готелів. Будівництво більш крупних готелів зумовлене передусім економічними міркуваннями. Зі збільшенням місткості з'являється доцільність застосування більш потужного і сучасного технологічного та інженерного обладнання, підвищується відношення

робочої площі до загальної, скорочується допоміжна площа, а також площа коридорів, холів, проходів щодо площі, наданої безпосередньо у розпорядження гостей, що призводить до скорочення питомих будівельних витрат. У великих готелях раціональніше використовується праця обслуговуючого персоналу, скорочується в питомому відношенні кількість адміністрації, клієнтам можна надати більший набір послуг зі зменшенням витрат готелю на них.

Сьогодні існує проблема щодо невідповідності цін рівню якості готельних послуг. Вартість проживання в українських готелях у два-три рази перевищує вартість проживання в готелях аналогічного рівня країн Європи, що зумовлено неналежним державним регулюванням цієї сфери і низьким рівнем диференціації готельних послуг (слаборозвинена мережа хостелів, мотелів, кемпінгів та ін.) [23].

Найбільш виграшна позиція у готелів економ-класу європейського стандарту та якісних підприємств готельного господарства бюджетного типу, які змогли покращити свої економічні показники.

У цих складних умовах готельєри зосередили увагу на оптимізації своїх операційних витрат. За даними Colliers [24], найбільш стійкими у фінансовому плані готелями виявилися ті, вартість номерів в яких прив'язана до іноземної валюти (долару або євро). До них належать п'яти- та чотиризіркові готелі. При цьому дохідність безпосередньо готелів знизилася на 40% і торкнулася всіх категорій.

Українські споживачі готові залишати в закладах громадського харчування мінімум 4,5 млрд. доларів США на рік. Кажучи про рівень насиченості ринку, перш за все, оперують таким показником, як кількість місць на споживача послуг закладів громадського харчування. Так, в середньому по Європі одне місце в ресторані (кафе, барі, фаст-фуді і т.п.) доводиться на 8 жителів, в Києві - на 35 жителів, в Дніпропетровську - на 40, в Донецьку - на 35, у Львові - на 25 жителів.

Виходячи з цих даних, можна зробити висновок, що перспективи ресторанного ринку в Україні просто величезні: за підрахунками рестораторів, ринок громадського харчування насичений не більше ніж на 50% [25].

Саме недостатня насиченість ринку в сфері готельно-ресторанного бізнесу обумовлює достатньо високі обсяги та темпи інвестиційних вкладень протягом останніх років, [26]. Як свідчать дані спостерігається загальна тенденція до зростання обсягів інвестицій в основний капітал готелів та ресторанів: загальний їх обсяг зріс за 5 років на 3425 млн. грн.

Але при цьому слід відзначити нерівномірну тенденцію зміни обсягів інвестиційних вкладень в основний капітал готелів та ресторанів обсяги інвестиційних вкладень в розвиток готелів та ресторанів. Це пояснюється тим, що є кризові явища в цій галузі та зниження ділової активності. Також негативно на стан цієї сфери вплинула пандемія та воєнні дії.

Така ситуація є підтвердженням висновку про те, що готельно-ресторанний бізнес в Україні все ще знаходиться на стадії становлення і має значну низку проблем.

Основними з цих проблем є наступні:

1. Недосконалість законодавчої бази, яка регулює діяльність підприємств в сфері готельного, ресторанного та туристичного бізнесу. З метою вирішення цієї проблеми, з нашої точки зору, необхідно формування пакету законодавчих документів, які мають визначити правові, економічні та організаційні засади створення і подальшого розвитку конкурентних відносин на ринку готельних та ресторанних послуг.

2. Невідповідність матеріально-технічної бази більшості готелів вимогам міжнародних стандартів та недосконалість складу номерного фонду. Саме тому пріоритетним напрямом зміцнення матеріальної бази підприємств на теперішній час є, на нашу думку, проведення реконструкції, модернізації та будівництва об'єктів туристської сфери за рахунок власних коштів підприємств і за допомогою інвестицій, у тому числі іноземних.

3. Незбалансованість складу та структури наявних готелів за рівнем комфорту, зокрема:

- надмірно висока частка готелів без категорії .- так на початок 2013 року з більш ніж 3,7 тис. українських засобів розміщення лише 200 мали офіційну категорію [27]. Така ситуація пояснюється декількома причинами. По-перше, більшість закладів розміщення не відповідає комплексу вимог щодо матеріально-технічної бази, номенклатури та якості послуг. По-друге, ряд готелів здійснюють поточний або капітальний ремонт, реконструкцію або знаходяться на стадії ліквідації. По-третє, нові готелі ще не встигли пройти процедуру категоризації і отримати відповідну категорію. По-четверте, значна кількість готелів перейшла у власність приватних осіб, для яких процедура категоризації є недоступною в зв'язку з неможливістю її фінансування. По-п'яте, наявність вад у вітчизняній системі оцінювання готельних підприємств в зв'язку з відсутністю єдиної методології оцінки.

- висока частка 1-2-3 зіркового сегменту готелів, що обумовлює зниження потенційно можливого рівня рентабельності всієї галузі, оскільки цей сегмент характеризується низьким рівнем рентабельності (3-15%), що обумовлюється їх низькою привабливістю для інвесторів.

4. Недосконалість функціональної структури підприємств готельного господарства, яка полягає в тому, що занадто високою є частка саме підприємств готельного типу і мізерна частка (лише 2,2%) мотелів, кемпінгів, молодіжних баз, які надзвичайно поширені в інших країнах.

5. Відсутність продуманої цінової політики на деяких готельних і ресторанних підприємствах. Ця проблема несе потенційну загрозу для української туріндустрії в цілому та тих готельних і ресторанних закладів, які професійно та відповідально ведуть свій бізнес відповідно до принципів ділової етики, оскільки дана ситуація сприяє втраті потенційного завантаження та доходів.

6. Низький рівень рентабельності діяльності підприємств готельно-ресторанного бізнесу, що обумовлений повною відсутністю або

недосконалістю систем управління результативністю їх діяльності. Високий рівень ефективності та конкурентоспроможності даної категорії підприємств обумовлюється, в першу чергу, адекватністю систем та методів управління діяльністю підприємств, які, в свою чергу, впливають на обсяги формування фінансових результатів та ефективність їх функціонування. Саме тому доцільним, на нашу думку, є запровадження адекватних зовнішнім та внутрішнім умовам функціонування підприємств готельного та ресторанного бізнесу комплексних контролінгових системи управління.

7. Невисокий рівень якості послуг, який в значній мірі обумовлюється проблемами підготовки висококваліфікованого персоналу для готелів та ресторанів. Вирішення цієї проблеми потребує підготовки фахівців для готельного та ресторанного бізнесу в провідних навчальних закладах країни, бажано зі стажуванням за кордоном.

8. Відсутність інфраструктурних елементів ринку готельно-ресторанних послуг постачальників інформації про стан готельно-ресторанного ринку, яка має стати базою для аналізу зовнішнього середовища. Вирішення цієї проблеми, на нашу думку, лежить в площині запровадження спеціальних моніторингових систем взаємного інформування учасників даного ринку.

2 СТАН ТА ПРОБЛЕМИ РОЗВИТКУ ТУРИСТИЧНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ

2.1 Взаємовплив підприємств туристичної інфраструктури і туризму в Україні

Стрімкий розвиток економіки багатьох регіонів України неможливий без туризму, адже в сучасній світовій економіці він завойовує вирішальні позиції, сприяє демократизації суспільства, підвищенню культурного рівня, поліпшенню здоров'я населення, соціально-економічному розвитку регіонів і країни в цілому; збільшуються надходження фінансових ресурсів, зростає попит на товари і послуги, зокрема на вироби місцевої промисловості. Збільшення об'єктів туризму, оновлення готельного, ресторанного господарств позитивно впливають на стан кон'юнктури у будівництві та інфраструктурі, дає змогу вирішити проблеми зайнятості та екології областей.

Витрати населення на туристичному ринку України останніми роками спрямовані на подорожі в межах країни, а також на придбання турів за межі країни з використанням послуг вітчизняних турагентів і туроператорів. Ці два напрями витрат забезпечують національний туризм. *Національний туризм* охоплює внутрішній та виїзний туризм і співвідноситься з категорією національного виробництва (валового національного продукту).

Поєднання ландшафтних та історико-культурних ресурсів на території України створює необхідні передумови для активізації розвитку національного туризму. Крім цього, низка регіонів України характеризуються відносно невисокою концентрацією промисловості, порівняно сприятливою екологічною ситуацією і значним потенціалом рекреаційних ресурсів [28].

Для формування позитивного сприйняття України вітчизняними туристами необхідно стимулювати розвиток інфраструктури туризму шляхом

залучення вітчизняних та іноземних інвестицій для реконструкції, будівництва туристичних об'єктів.

Відповідно до визначення О.О. Любіцевої, під *індустрією туризму* розуміють міжгалузевий господарський комплекс, який спеціалізується на створенні туристичного продукту, здатного задовольняти специфічні потреби населення у проведенні дозвілля в подорожі, шляхом виробництва та реалізації товарів і послуг туристичного призначення [29]. Основою туристичної індустрії є передусім інфраструктура і туристичні послуги.

Під *інфраструктурою туризму* розуміється комплекс споруд, інженерних і комунікаційних мереж, у тому числі телекомунікаційного зв'язку, доріг, суміжні індустрії туризму підприємства, що забезпечують нормальний доступ туристів до туристських ресурсів, і їхнє належне використання з метою туризму, а також забезпечення життєдіяльності підприємств індустрії туризму. Це автомобільні шляхи і залізниці, вокзали і термінали, системи регулювання дорожнього, повітряного, річкового і морського руху, системи теплопостачання, електричні і телефонні мережі та ін. Розвиток інфраструктури туризму – важливий етап планування процесу використання туристських ресурсів. Окрім того, масовий турист вимагає і дуже комфортних умов свого перебування в місці тимчасового відвідування. Інфраструктуру окремого територіально-туристичного поєднання дослідники М. Рутинський і О. Стецюк розглядають у такому поєднанні послуг (Рис. 2.1)

Розвиток туристичної інфраструктури, вдосконалення та оновлення існуючої туристичної інфраструктури також мають вирішальне значення. Ці покращення також дадуть переваги постійному населенню, забезпечуючи їм зручності, якими вони раніше не користувалися. Крім того, забезпечення туристичної інфраструктури може стати основою для стимулювання більшої диверсифікації економіки.

Таким чином, визначення позитивного та негативного впливу туристичної інфраструктури відіграє важливу роль у розвитку об'єктів спадщини.

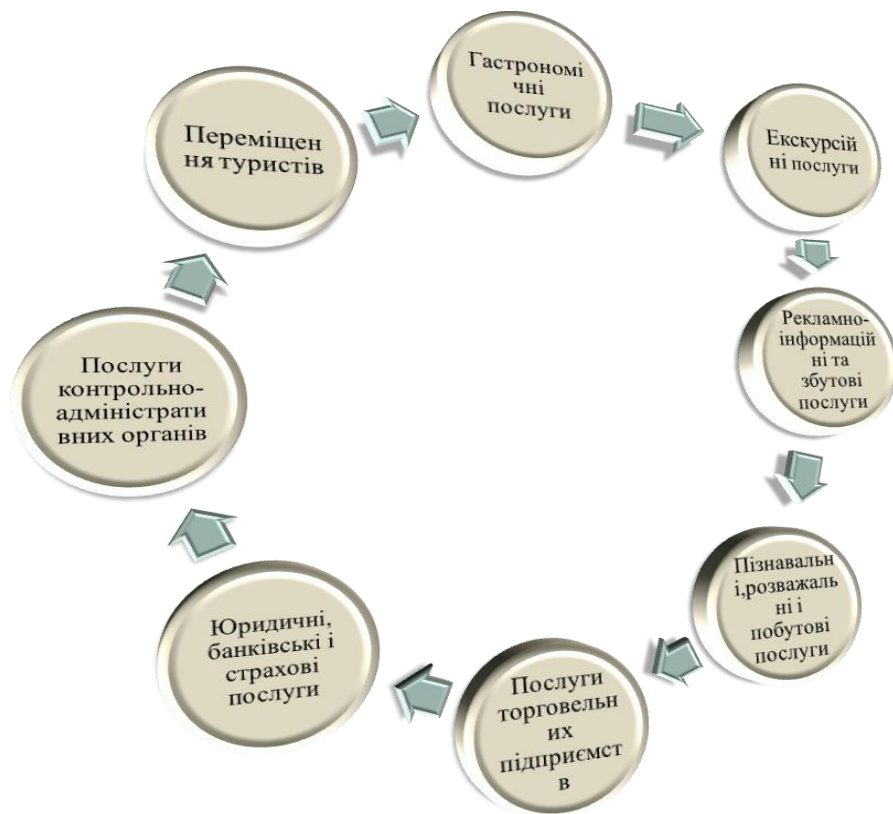


Рис. 2.1 Інфраструктура територіально-туристичного поєднання

У таблиці 2.1 наведені економічні, соціальні та екологічні (позитивні та негативні) фактори, які впливають на розвиток об'єктів культурної спадщини.

Слід зазначити, що послуги відпочинку і культури, ресторанів і готелів та транспорту дорожчали щороку. Відчутним стало те, що швидкість подорожчання послуг підприємств туристичної інфраструктури вища за швидкість зростання доходів населення. Наслідками такої тенденції неодмінно стане тяжіння українців до самодіяльного дозвілля, подорожей на власних транспортних засобах тощо. Відмова національного туриста від послуг вітчизняних суб'єктів господарювання в туристичній сфері може завдати їм непоправних збитків, тому цінову політику підприємства туристичної інфраструктури повинні переглянути.

Таблиця 2.1 - Фактори впливу туристичної інфраструктури

Економіка	
Позитивний вплив	Негативний вплив
<p>Забезпечує можливості працевлаштування; Формує пропозицію іноземної валюти; Збільшує доходи та валовий національний продукт; Покращує туристичну інфраструктуру, готель, транспорт та ін.; Залучає іноземні інвестиції</p>	<p>Викликає інфляцію вартості землі; - Збільшує попит на місцеві продукти, підвищуючи ціни на продукти харчування та інші продукти; Відволікає кошти від інших проектів економічного розвитку; Створює витік через попит на імпорт; Результати сезонної зайнятості; Витісняє традиційні моделі праці; Включає витрати на забезпечення будівництва та обслуговування інфраструктури.</p>
Соціальне середовище	
Позитивний вплив	Негативний вплив
<p>Створює позитивний імідж країни; Забезпечує рекреаційні умови для мешканців, а також туристів; Полегшує процес модернізації; Надає можливості для навчання; Заохочує гордість за місцеве мистецтво, ремесла та культурні прояви; Зберігає культурну спадщину</p>	<p>Створює образу та антагонізм, пов'язані з різкими відмінностями в доходах; Викликає скупченість, затори, затори; Закликає до моральної деградації, що призводить до зростання злочинності, проституції, торгівлі наркотиками Викликає конфлікти в традиційних суспільствах і в цінностях.</p>
Навколишнє середовище	
Позитивний вплив	Негативний вплив
<p>Сприяє охороні навколишнього середовища та покращенню охорони дикої природи, Заохочує підвищення цінності природного туризму</p>	<p>Сприяє забрудненню води, повітря та збільшенню утворення твердих відходів; Обумовлює виснаження ґрунтів і пляжів.</p>

Подальший розвиток туристичної інфраструктури і подолання несприятливих прогнозів можливі за умов урахування таких *рекомендацій*:

1. Оптимізація індексів споживчих цін на послуги відпочинку, культури, транспорту, розміщення та харчування;
2. Підвищення реальних доходів населення;
3. Стимулювання кінцевих споживчих витрат домогосподарств України;
4. Створення сучасної геоінформаційної системи «Туризм регіону» та маркетингової і PR-служб у сфері туристичного бізнесу при обласній, районних та міських радах кожного регіону;
5. Вирішення проблем використання наявної туристичної інфраструктури шляхом:
 - модернізації застарілої матеріально-технічної бази (більшість готелів, мотелів, кемпінгів, санаторіїв, баз відпочинку та туристичних баз будувались за проектами, що сьогодні не відповідають міжнародним стандартам);
 - підвищення фінансування державних закладів культури;
 - залучення приватного сектора, особливо в сільській місцевості, до рекреаційно-туристичного підприємництва та сільського зеленого туризму;
 - організація приміських зон короткочасного відпочинку, створення нових рекреаційних зон загальнодержавного та місцевого значення;
 - підвищення кількості підприємств та персоналу в туризмі, якості обслуговування;
 - відповідності транспортних шляхів України міжнародним вимогам;
 - здійснення перевезень швидко, безпечно, надійно, комфортно;
 - розвитку системи зв'язку і комунікацій, функціонування служб сервісу громадського харчування, побутового, культурно-розважального обслуговування.

Для формування позитивного сприйняття України як сукупності привабливих туристичних регіонів потрібні значні маркетингові зусилля, які необхідно спрямувати на поглиблення маркетингових досліджень у сфері

туризму, стимулювання розвитку інфраструктури туризму шляхом залучення вітчизняних та іноземних інвестицій для реконструкції, вдосконалення системи інформаційного забезпечення, будівництва туристичних об'єктів.

2.2 Аналіз стану туристичної інфраструктури на регіональному рівні (Українське Придунав'є)

Розглядаючи можливості розвитку туризму в Українському Придунав'ї та враховуючи специфічні умови цього регіону, насамперед наявність міжнародного Дунайського біосферного заповідника та системи водно-болотних угідь, можна зробити висновок, що тут найбільш доцільним є розвиток екотуризму. Важливо відзначити, що в оцінці перспектив значущості екотуризму для Придунайського євро регіону збігаються погляди як українських, так і румунських вчених та спеціалістів, зокрема. представників адміністрацій українсько-румунського резервату рекреаційна діяльність має прийти у дельту Дунаю, як щодо малозмінену природну територію Європи, витіснивши або, принаймні, скоротивши тут промислове виробництво та інтенсивність розвитку сільського господарства.

Розвинений, але обов'язково регульований туризм у цьому регіоні має стати чинником, сприяючим підвищенню життєвого рівня місцевого населення, ліквідації безробіття, появі життєвої альтернативи в молоді й, зрештою, ослаблення антропогенного тиску екосистемі дельти Дунаю. Слід зазначити, що досі заповідник безпосередньо фінансується з державного бюджету, не отримуючи нічого у свою касу від туристичного бізнесу, за винятком символічної плати за вилов риби. При достатньому фінансуванні заповідника державою таку ситуацію в цілому можна було б вважати задовільною, якби це фінансування не було недостатнім. Водночас чинне законодавство України дає змогу розширити сферу діяльності, в т.ч. туристичної у регіоні загалом і території заповідника зокрема [30].

В українській частині дельти Дунаю у 1981 році було створено природний заповідник «Дунайські плавні» як природоохоронний та науково-дослідний заклад Академії наук Української РСР (з 1973 по 1981 рік тут функціонувала філія Чорноморського природного заповідника). За 20 років заповідник зазнав ряд організаційних перетворень, а 10 серпня 1998 року Указом Президента України його було перетворено на Дунайський біосферний заповідник (ДБЗ) загальною площею 46 402,9 га з протоками та внутрішніми водоймищами, а також двокілометровою смугою в акваторії Чорного моря. Причому 22662 га були передані заповіднику у постійне користування (територія колишнього природного заповідника «Дунайські плавні» та Стенцовсько-Жебріянівські плавні), а 23740,9 га включені до його складу без вилучення у землекористувачів. Рішенням ЮНЕСКО від 2 лютого 1999 р. ДБЗ включено до світової мережі біосферних заповідників у складі білатерального українсько-румунського біосферного резервату «Дельта Дунай», площа якого становить 62676,45 га [31].

Заповідання дунайської дельти шляхом створення саме біосферних заповідників логічно та історично виправдане, оскільки ця категорія природно-заповідного фонду дає можливість обрати найбільш оптимальне вирішення екологічних проблем з урахуванням інтересів місцевого населення, особливо при створенні спеціального кластеру на стику природоохоронної та туристичної діяльності. Через характерне для біосферних заповідників зонування та встановлення диференційованого режиму охорони у різних зонах забезпечується можливість природного розвитку природних процесів, охорона заповідної території та раціональне використання природно-ресурсного потенціалу. Якщо порівнювати природоохоронні законодавства України та сусідньої Румунії, слід зазначити, що румунське законодавство і, зокрема, Закон про біосферний резерват 1993 року, чітко регламентує питання природокористування на території заповідника.

Всі юридичні та фізичні особи щорічно зобов'язані звертатися до адміністрації резервату та отримувати письмові дозволи на використання того чи іншого виду ресурсів – риби, тростини, жаб, на використання території для туристичної діяльності, мисливства, рибальства тощо. У цьому дозволі зазначаються обсяги виділеного ресурсу, території, де він вилучатиметься, умови видобутку, санкції за порушення. Силами служби охорони – інспекторів та радників здійснюється контроль над тим, як природокористувач здійснює свою діяльність. Повноваження адміністрації румунського резервату законодавчо розписані для всіх зон заповідника, а саме: для економічної (аналогічна зона антропогенних ландшафтів згідно з українським законодавством); буферної, а також для зони суворої охорони, де заборонено будь-яку господарську діяльність [32].

У національному екологічному законодавстві України, у тому числі, в Законах «Про охорону навколишнього природного середовища» (ст. 61) [33] та «Про природно-заповідний фонд України» також визначено структуру території та особливості управління заповідниками. Зокрема, для біосферних заповідників встановлюється диференційований режим охорони, відновлення та використання природних комплексів відповідно до функціонального зонування.

Заповідна зона включає території, призначені для збереження та відновлення найцінніших природних та мінімально порушених антропогенними факторами природних комплексів, генофонду рослинного та тваринного світу. Її режим визначається відповідно до вимог, встановлених природних заповідників, тобто. на її території (акваторії) заборонено будь-яку господарську та іншу діяльність, яка порушує природний розвиток процесів та явищ, або створює загрозу негативного впливу на її природні комплекси та об'єкти.

Заповідна зона – територія колишнього природного заповідника «Дунайські плавні» та східна частина о. Стамбульський (загальна площа – 14 904 га). У зоні регульованого заповідного режиму (територія Стенцовсько-

Жебріановських плавнів площею 7234,56 га) дозволяється обмежений випас худоби, спортивне рибальство, видобуток ондатри, зеленої жаби, заготівля тростини, організація еколого-освітнього туризму. У цій зоні забороняється: захід човнами за попереджувальні знаки на протоках, встановлених за 500 м від колоній птахів; відвідування плавнів у гніздовий період (березень-червень). Буферна зона включає території, що виділені з метою недопущення (попередження) негативного впливу на заповідну зону господарської діяльності на прилеглих територіях. У цій зоні забороняється зміна типу та характеру природних ландшафтів, не допускається будівництво промислових та інших об'єктів, розвиток господарської діяльності, що може призвести до негативного впливу на заповідну зону. Буферна зона включає смугу Чорного моря та Жебріанської бухти, південну частину о. Єрмаков, плавні між Жебріанською грядою та морським краєм дельти, частина о. Стамбульський і займає 19 392 га.

Зона антропогенних ландшафтів включає території традиційного землекористування, лісо- та водокористування, місць поселення, рекреації та інших видів господарської діяльності. Це північна частина о. Єрмаків, Жебріанська гряда, городні ділянки та пасовища навколо м. Вилкове, прибережна захисна смуга проток нар. Дунай (Новостамбульське, Очаківське гирло, прилегла частина акваторії Чорного моря, верхів'я озера Сасик та частина Джантшейського лиману (8145,9 га) [34].

Таким чином, природоохоронний статус зон, де допускається господарська діяльність, описано схематично. Умовно та поверхнево визначено адміністрації в цих зонах У законі відсутня нормативна вимога узгоджувати ресурсокористування в заповіднику, за винятком рибних ресурсів. ресурсу. Активна участь адміністрації ДБЗ у вирішенні питань використання природних ресурсів є основною вимогою міжнародної Севільської стратегії діяльності біосферних заповідників світу та є основою встановлення та зміцнення співпраці адміністрації з місцевими громадами.

Досить потужний і різноманітний інтегральний потенціал розвитку регіону, включає такі структурні елементи:

1. Вигідне економіко-географічне та геополітичне становище регіону, яке обумовлено його знаходженням на перетині майже всіх транспортних та транзитують шляхів, що сполучають Європу з Азією, Індійським субконтинентом, далекосхідними країнами «економічного дива», Австралією, Новою Зеландією та ін.

2. Найбагатший природно-ресурсний потенціал, що включає водні, біологічні, рекреаційно-туристичні, мінеральні, паливно-енергетичні (нафта та газ на шельфі в районі о. Зміїний), торф та буре вугілля, а також особливо важливі ресурси господарського та природоохоронного значення – водно-болотні угіддя, природно-заповідні зони, що є базою біовідтворення та збереження біорізноманіття навколишнього природного середовища.

3. Потужний транзит, що утворює потенціал, що формується Європейською артерією: Дунаєм, чорноморськими комунікаціями, функціонуванням VII (Дунайського) міжнародного транспортного коридору, наявністю великих українських морських портів (Ренія, Ізмаїл, Усть-Дунайськ), портопунктів (Кілія). , автомобільних, залізничних та авіаційних комунікацій.

4. Потенціал виробничих галузей, що включає досить потужний агропромисловий комплекс, рибне господарство, судноремонт та суднобудування.

5. Потенціал невиробничої сфери, відтворювальні можливості якого розвиваються за напрямками розширення туристичного господарства, природоохоронного комплексу (заповідна справа), підготовки кадрів для потреб регіонального розвитку.

6. Потенціал міжнародного співробітництва, що зумовлює розширення зовнішньоекономічних зв'язків регіону, входження його у світову економічну систему, формування міжнародної системи ресурсно-екологічної безпеки (в т.ч., на основі заповідання територій та акваторій) як

основи збереження відтворювальних функцій середовища для забезпечення сталого соціально -економіко-екологічного розвитку регіону [35]

Регіональна інфраструктура розвинена поки що недостатньо та значно відстає від інших регіонів півдня України за загальним рівнем облаштування. Необхідно реалізувати цілий комплекс заходів, спрямованих на:

- розвиток морегосподарського та транспортного комплексів; задоволення потреб регіону в енергетичних ресурсах;
- водозабезпечення та водовідведення;
- вирішення проблем екологічного та техногенного характеру (в т.ч. проведення робіт з комплексного дослідження Сасику, створення прибережних захисних смуг уздовж річок та навколо озер);
- створення науково-дослідного об'єднання «Нижній Дунай» з урахуванням Дунайського біосферного заповідника;
- здійснення комплексного екологічного моніторингу наслідків впливу експлуатації глибоководного судноплавного ходу р. Дунай – Чорне море на Українське Придунав'я;
- розробка та впровадження сучасних інформаційних технологій для проведення моніторингу стану природного середовища та наслідків надзвичайних ситуацій, оцінки стану водних та земельних ресурсів);
- розвиток рибного господарства та рибальства (зокрема, розробка програми розвитку рибного господарства та рибальства в Українському Придунав'ї);
- охорону об'єктів культурної спадщини (в т.ч. збереження історичної забудови центральної частини м. Ізмаїл;
- проведення реставраційних робіт пам'яток культурної спадщини, зокрема, Свято-Преображенського собору та Свято-Миколаївської церкви у Болграді, церкви Свято-Рождества Богородиці у Вилковому;
- реставрація Ізмаїльського історичного музею імені Суворова, музеєфікація території фортеці в Ізмаїлі);

- задоволення освітніх потреб населення; охорону здоров'я та медичне обслуговування населення; розвиток ринку праці;
- розвиток туристичної сфери (в т.ч. проведення інвентаризації об'єктів туристичного та оздоровчого призначення, культурної спадщини, природно-заповідного фонду, туристичної інфраструктури);
- визначення правового статусу та порядку використання прибережної смуги Кілійського та Татарбунарського районів як складових курортної території місцевого значення; реконструкція об'єктів призначення історичної частини міст Вилкове, Ізмаїла, Кілії, Болграда, Рені);
- транскордонне співробітництво (в т.ч. здійснення заходів у рамках функціонування єврорегіону «Нижній Дунай»).

Ще однією передумовою для формування та успішного розвитку в регіоні відповідних видів екотуризму є наявність сільськогосподарських підприємств та фермерських господарств, що, у свою чергу, сприятиме зростанню зайнятості сільського населення Придунав'я. Основу для всебічного розвитку культурно-пізнавального, наукового, етнічного, релігійного та інших нетрадиційних для України видів туристичної діяльності становлять численні пам'ятки археології, історії та культури у Придунайському регіоні, у т.ч. залишки стародавніх поселень, руїни фортець часів російсько-турецьких воєн та інші об'єкти, що мають певний рівень атрактивності. Істотний інтерес для рекреантів становить багатий етнографічний потенціал міжріччя Дунай – Дністер, який базується на складному переплетенні на цій території багатьох національностей з їхньою самобутньою культурою.

Позитивним моментом є той факт, що, незважаючи на загальну тенденцію спрямованості туристичних фірм та агентств, що функціонують на території регіону, на виїзний туризм, низка організацій будують свою діяльність на основі використання місцевого туристичного потенціалу з метою залучення іноземних та вітчизняних рекреантів у Придунав'ї. Сприятливі перспективи розвитку туристичної діяльності в Українському

Придунав'ї пов'язані з досить розвиненою інституційною основою функціонування туристичного господарства загалом на Одещині, і, зокрема, у регіоні. Це визначається наступним: наявність великої кількості різних установ санаторно-курортного оздоровлення, відпочинку та туризму (понад 700); Безпосередньо індустрія туризму включає близько 200 туристичних організацій; участь туристичних підприємств області в організації та проведенні Дня туризму України, Міжнародного Дня Дунаю, регулярно надання ними свого РТ продукту на вітчизняних та міжнародних виставках та ярмарках, у т.ч. та за кордоном; Україна з жовтня 1997 року є членом Міжнародної туристичної організації; Одеська область є членом Асамблеї Європейських регіонів; ще у грудні 1997 року затверджено Програму розвитку туризму в Одеській області, яка щорічно коригується; Українське Придунав'я входить до складу єврорегіону «Нижній Дунай».

3 НАПРЯМИ УДОСКОНАЛЕННЯ ОБ'ЄКТІВ ТУРИСТИЧНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ

3.1. Основні напрями екологізації туристичної інфраструктури

Більшість сучасних видів туризму є екологічно небезпечними для довкілля, викликаючи ряд незворотних змін у природних екосистемах. Поєднуючи інформацію про впливи різних видів туризму на навколишнє середовище, розроблено узагальнюючу схему, яка чітко визначає для кожного з них відповідні шляхи екологізації туристичної діяльності.

Загальні шляхи екологізації туристичної діяльності:

- здійснення заходів по зниженню хімічного забруднення;
- проведення контролю за шумовим забрудненням, визначення допустимих рівнів шумів на ООПТ;
- модернізація транспортних засобів;
- використання екологічно чистих видів транспорту;
- регулювання та організація збору та вивезення сміття;
- організація екологоосвітніх програм;
- проведення моніторингу стану компонентів навколишнього середовища;
- здійснення консультацій з екологічної естетики та поведінки для туристів;
- встановлення відповідальності за порушення законодавства;
- контроль за концентрацією туристичних потоків;
- підготовка кваліфікованих фахівців – гідів з екологічною освітою;
- розробка екологічного паспорту території;
- організація ефективного екологічного менеджменту і управління.

В Україні державне регулювання екологізацією туризму повинно реалізуватись шляхом економічного, правового й адміністративного впливу через нормативно-правові акти; державні та міждержавні стандарти;

ліцензування окремих видів діяльності; державні цільові програми й плани; фінансово-податкове, грошово-кредитне, тарифне регулювання; інвестиційну, антимонопольну, соціальну, екологічну політику тощо.

Екологізація туристичної діяльності є пріоритетним завданням на державному й регіональному рівнях, а тому повинна забезпечуватись виконанням ряду завдань, до яких належать:

1. Організація еколого-орієнтованих видів туристичної діяльності, а саме:

- екологічного туризму.

Екологічний туризм є комплексним, міждисциплінарним феноменом, який поширений у більшості країн світу і є одним із найперспективніших напрямків на шляху до сталого розвитку туристичної галузі в цілому. Вперше термін «екологічний туризм» було запропоновано Гектором Ласкуріаном у 1987 році, під яким він розумів подорож у відносно непорушені і незабруднені зони, з конкретною навчальною метою, а також з метою спостережень за дикими тваринами, рослинами чи за будь-якими культурними проявами [36]. Подібного трактування і на сьогоднішній день дотримуються деякі фахівці Австралії, США, Канади. Модель екологічного туризму, прийнята в цих і низці інших країн, отримала назву «австралійської» через своє значне поширення і популярність на австралійському континенті. Австралійська модель трактує екотуризм як подорож в мало змінений, слабо пошкодженій природі, на територіях, що особливо охороняються, з метою пізнання незайманої природи.

У Західній же Європі на основі концепції «м'якого туризму» сформувалася інша, «західноєвропейська» модель екотуризму, що ґрунтується на розвитку форм туризму в культурному ландшафті і робить акцент на принципах еколого-безпечного туризму, збереженні тих природних ресурсів, які ще залишилися в Європі. Дана концепція особливо приділяє увагу таким властивостям екотуризму, як турбота про соціальне, культурне і

економічне благополуччя. Серед науковців існує багато підходів до визначення поняття «екологічний туризм», основними з яких є:

- туризм, що включає подорожі в місця з відносно недоторканою природою з метою отримання уявлень про культурно-етнографічні особливості місцевості, який не порушує при цьому цілісності екосистем і створює такі економічні умови, при яких охорона природи і природних ресурсів стає вигідною для місцевого населення[36].

- стійкий, природно-орієнтований туризм і рекреація.

- подорож з відповідальністю перед довкіллям на відносно непорушених природних територіях з метою вивчення і насолоди природою, культурними пам'ятками, яка сприяє охороні природи, забезпечує соціально-економічну вигоду місцевому населенню [37].

- природний туризм, сприяючий охороні природи.

- цілеспрямовані подорожі на природні території з метою глибшого розуміння місцевої культури і природного середовища, які не порушують цілісності екосистем, при цьому роблять охорону природних ресурсів вигідною для місцевих жителів [38].

- туризм, що включає всі форми природного туризму, при яких основною мотивацією туристів є спостереження і залучення до вивчення й охорони природи.

- туризм, сумісний з сучасними екологічними і соціальними вимогами, відповідальний перед природою, сприяючий її захисту, такий, що підвищує культуру мандрівників, виконує просвітницьку функцію, сприяє дбайливому відношенню до традиційних культур і місцевих співтовариств [39].

- відвідування унікальних природних територій, що мало змінені господарською діяльністю, зберегли традиційний устрій життя місцевого населення; підвищення рівня екологічної культури всіх учасників туристського процесу і підвищення життєвого рівня місцевого населення, дотримання природоохоронних норм і технологій при реалізації екологічних турів і програм [40].

- здійснення самодіяльних або організованих (регламентованих) подорожей з метою відвідування природних ландшафтів для ознайомлення з геологічними і водними об'єктами, з рослинним і тваринним світом, з пам'ятками природи, історії і національної культури, характерними для даної території, включаючи пізнавальну і природоохоронну діяльність, враховуючи інтереси місцевого населення[41].

- активна форма невиснажливої для довкілля рекреації, заснована на використанні природних благ [38].

- вид туризму, який використовує доступні екологічні технології з тим, аби максимально зменшити негативну антропогенну дію на екосистеми [37].

Основними принципами для України, на яких повинен базуватись подальший розвиток екологічного туризму мають стати:

- збереження біологічного та ландшафтного різноманіття природно-туристичних територій;
- підвищення рівня економічної стійкості регіонів, задіяних в сфері екологічного туризму;
- підвищення екологічної культури всіх учасників екологічної туристичної діяльності;
- збереження етнографічного статусу природно-туристичних територій;
- екологічна освіта й просвітництво.

Концепція екологічного туризму в Україні повинна стати провідною на шляху проведення комплексної екологізації. До основних функцій, які покладені на даний вид туризму можна віднести:

1. Природо-пізнавальну (головна мета – вивчення красот і особливостей конкретного ландшафту, його географічних, геологічних, біологічних цінностей);

2. Природоохоронну (пізнання форм і заходів природоохоронної діяльності в межах об'єкту та шляхів її вдосконалення, визначення екологічної ємкості території);

3. Еколого-освітньо-виховну (підвищення рівня екологічної культури й свідомості як туристів, так і місцевих жителів з використанням лекцій, семінарів, фотовиставок, екологічних тематичних фільмів тощо);

4. Рекреаційно-оздоровчу (покращення здоров'я туристів за рахунок здорового активного способу життя, позитивних емоцій від спілкування, виконання добродійних акцій й отримання цінних знань та інформації);

5. Соціально-економічну (виконання соціально-екологічного моніторингу з метою виявлення причин екологічних негараздів регіону, анкетування населення, допомога у розробленні програм, планів покращення екологічних і соціально-економічних умов регіону).

3.2 Можливості екологізації підприємств готельно-ресторанного господарства

На сьогодні у світі склалася потужна система засобів розміщення, яка сформувала матеріально-технічну основу індустрії туризму – готельне господарство. Це тисячі підприємств по всьому світу, об'єднаних спільною метою – забезпечити туристів необхідними та бажаними послугами. У цих умовах нагально постає проблема пошуку нових шляхів розвитку ринку готельних послуг, що й підтверджує актуальність досліджуваної теми.

Однією з інноваційних тенденцій розвитку готельного господарства як в Україні, так і в усьому світі є орієнтація на екологічність. Сьогодні дедалі більшої популярності набуває рух за охорону навколишнього середовища. Піклуючись про екологічну рівновагу, люди дедалі частіше змінюють свої звички й уподобання. Готелі теж залучені в цей процес і намагаються в міру можливостей відповідати поняттю "еко-готель". Еко-готелі – заклади гостинності, які функціонують за принципом гармонійного сусідства з природою, не забруднюючи навколишнього середовища. Упровадження в готелях інноваційних екологічних технологій має на меті збереження часу, грошей та енергії. Не дивно, що шлях до них лежить через використання

природної енергії. Програма "екологія в готелі" не завжди потребує прийняття радикальних рішень – важливі будь-які дрібниці: автоматична сантехніка на інфрачервоних променях, електричні мильниці. При цьому "екологічна програма" не досягне своєї мети, якщо не буде організоване письмове "виховання" гостей. Наприклад, заклик до клієнтів "не кидати на підлогу рушник, якщо він ще використовувався" допомагає заощадити не тільки воду й електроенергію, а й третину рушників, які перуть щодня, продовжуючи термін їхнього "життя".[42]

Сьогодні у світі нараховується близько 4 тис. готелів, які в той чи інший спосіб намагаються знизити рівень шкоди довкіллю. Для деяких готелів екологія перетворилася на концепцію їх діяльності. Останні кілька років готельний ринок України активно розвивається. Проте, на жаль, в Україні недостатньо готелів, побудованих за екологічними стандартами. Навіть серед номінантів першої національної професійної премії у сфері гостинності України Hospitality Awards не було жодного, хто будував свої об'єкти повністю за екологічними стандартами.[43]

Екологічна діяльність готелю ґрунтується на 12 основних критеріях, розроблених міжнародним комітетом. Також до міжнародної системи оцінки національним представником у кожній країні додаються національні критерії, які враховують місцеві особливості, але не повинні суперечити міжнародним стандартам.

До основних показників, які характеризують екологічність підприємств готельного господарства, відносять: споживання води; споживання енергії; атмосферні викиди, спричинені споживанням енергії; використання природних ресурсів (вплив на довкілля, спричинений обсягом спожитого паперу, канцелярського приладдя, мийних засобів, обладнання та інших матеріалів; структура використання відновлюваних/невідновлюваних ресурсів, використанням сировини); вплив хімічних засобів на довкілля та здоров'я; викиди до атмосфери; викиди у воду; обсяг відходів; пожежі, аварії та інші надзвичайні ситуації; вплив транспорту на довкілля.

У світі існують й додаткові показники екологізації засобів розміщення: використання нетоксичних мийних засобів та прального порошку; виготовлення на 100 % з бавовни рушників і напірників; обмеження паління на території підприємства готельного господарства; використання відновлюваних джерел енергії; устаткування із перероблення відходів; можливість гостей відмовитись від заміни використаних рушників для економії споживання води; енергоощадне освітлення; надання еко-мобілів для перевезення гостей з місця прибуття чи в інших цілях; використання власне вирощених або місцевих продуктів для організації харчування відвідувачів; можливість використання одноразового посуду; повторне використання води з кухонь, номерів та інших приміщень для саду та ландшафтного дизайну [44].

15 березня 2011 р. відбулася презентація міжнародної програми екологічної сертифікації готелів і курортів Green Key ("Зелений Ключ"), під час якої нагородили перший в Україні еко-сертифікований готель – Radisson Blu у Києві. Програма Green Key є одним із п'яти проектів міжнародної недержавної, незалежної організації Foundation for Environmental Education, яка розміщена в Данії. Сьогодні саме Green Key займається найактивніше екологічною сертифікацією підприємств готельного господарства в Україні. Green Key є міжнародною екологічною сертифікацією готелів та туристичних об'єктів, яка відзначає їх відповідальне та дбайливе ставлення до навколишнього середовища та активну участь у соціальному житті. Одними з переваг еко-сертифікації Green Key ("Зелений Ключ") є її непричетність до професійних або ділових структур, яка гарантує готелю неупереджене та незалежне оцінювання третьою стороною. Для отримання "Зеленого Ключа" готель повинен дотримуватися низки вимог щодо питань екологічного менеджменту, моніторингу та зменшення використання електроенергії, економного споживання водних ресурсів, сортування, перероблення та утилізації відходів, участь у соціальному житті міста. Значною перевагою саме еко-сертифікації Green Key є наявність критеріїв, спрямованих на

екологічне навчання, формування дружньої до довкілля свідомості гостей, працівників і постачальників готелю.[43]

Результати проведеного аналізу дають змогу зробити висновок, що на сьогодні екологізація готельної індустрії стрімко розвивається у світі та в Україні зокрема. Дедалі більше готелів намагаються використовувати екологічно безпечні матеріали в інтер'єрі та обладнанні, застосовувати "безвідходні" технології, екологічно чисті продукти і напої у ресторані. Для деяких готелів екологія перетворилася на концепцію їх діяльності, позитивними наслідками якої є скорочення собівартості готельних послуг, підвищення туристичної привабливості готелю, надає конкурентні переваги на туристичному ринку, підприємства готельного господарства України наближаються до європейського рівня.

Екологічний контроль завжди здійснюється з урахуванням наявності відповідної нормативно-технічної документації, відсутність якої є порушенням екологічного законодавства, та несе за собою адміністративну або кримінальну відповідальність. Екологічний контроль за підприємствами ресторанного бізнесу здійснюється представниками екологічного нагляду, у відповідності до закону «Про основні засади державного нагляду (контролю) у сфері господарської діяльності.» При проведенні перевірки враховується наявність на підприємстві відповідних дозвільних документів з екологічних питань(викиди в атмосферу, розміщення твердих побутових відходів та відходів виробництва, скиду стічних вод в міській мережі каналізації). При візуальному огляді виробничих підрозділів встановлюється відповідність ведення технологічного процесу вимогам проектно-кошторисної документації та статистичній звітності по використаним природним ресурсам. В разі виявлення порушень будь-якої із норм передбачених законодавством, до керівника застосовуються адміністративно-запобіжні заходи та надаються відповідні рекомендації по усуненню виявлених порушень.

Основними напрямками екологічного контролю є:

1. Контроль дотримання підприємством чинного законодавства в екологічній сфері;
2. Оцінювання екологічних зобов'язань підприємства та контроль повноти їх відображення у звітності;
3. Контроль правильності визначення підприємством платежів за лімітне та понадлімітне забруднення навколишнього середовища;
4. Перевірка наявності та сплати екологічних штрафів та інших санкцій;
5. Контроль повноти та достатності фінансування заходів для підтримання екологічної безпеки підприємства на необхідному рівні фактичних витрат на охорону навколишнього середовища;
6. Перевірка розрахунку витрат щодо зниження рівня екологічної небезпеки;
7. Оцінювання впливу екологічних проблем на безперервність діяльності підприємства та можливість його подальшого функціонування у найближчому майбутньому;
8. Отримання інформації від юриста про наявність претензій та судових позовів, пов'язаних з екологічними питаннями;
9. Перевірка правильності розрахунку та повноти сплати збору за забруднення навколишнього природного середовища та інших обов'язкових екоплатежів;
10. Перевірка наявності в підприємства екологічних ліцензій (дозволів) на ті види діяльності, які визначені чинним законодавством;
11. Контроль повноти розкриття необхідної інформації з екологічних питань у Примітках до фінансової звітності.

Екологічний контроль підприємства, в першу чергу, включає в себе екологічний огляд закладу. Огляд враховує всі основні й допоміжні види діяльності підприємства та, в разі необхідності, його продукцію і послуги. Особлива увага має приділятися тим видам діяльності, які мають суттєвий вплив на довкілля. Ґрунтуючись на результатах екологічного огляду,

працівники, в обов'язки котрих входять екологічні питання, визначають сфери, що потребують першочергового втручання. При цьому увага має бути сфокусована на тих сферах діяльності, які можуть забезпечити найбільше збереження ресурсів та скорочення впливу підприємства на довкілля. Збереження ресурсів сприяє покращенню як екологічних, так і економічних показників діяльності підприємства, а також поліпшує його репутацію. Чим більш деталізованим є облік споживання та витрат, тим більше можливостей для збереження ресурсів. Наприклад, якщо підприємство має кілька окремих лічильників для води замість одного головного, то легше можна визначити ті сегменти, де є надмірне споживання. Як правило, інформацію про використання ресурсів можна отримати у бухгалтерії. Бухгалтерія зазвичай має дані про споживання електроенергії та води, про використання споживчих матеріалів (таких, як миючі засоби тощо), про управління відходами. Суттєвою частиною екологічного огляду є виявлення областей де бізнес може скоротити споживання ресурсів.

Екологічний огляд виявляє стан відповідних екологічних складових та визначає навантаження на навколишнє середовище, що призводять до значних впливів на довкілля. Навантаження на навколишнє середовище можуть знаходитися на вході (споживання енергії або води) та на виході (відходи, шум) діяльності підприємства, що впливає на навколишнє середовище. Фактично кожен вид діяльності має певний вплив на довкілля, буде це миття рук чи надання послуг. Досвід показує, що значна частина екологічних аспектів діяльності готелів та ресторанів прямо пов'язана із статтями витрат бізнесу: споживання електроенергії, споживання тепла, споживання води, відходи.

Крім того, питання репутації підприємства (відгуки клієнтів, думка партнерів по бізнесу або місцевої громади) також є важливими. Результати екологічного огляду стають основою для розробки екологічної політики: підприємство формулює свої екологічні принципи та наміри, описує основні екологічні цілі й задачі. Екологічна політика є основою для всіх видів

екологічної діяльності підприємства, впливає на його сучасний та запланований розвиток. Вона зазвичай передбачає зобов'язання по скороченню впливу на довкілля відповідно до вимог чинного законодавства й нормативних актів.

Екологічними цілями підприємства є специфічні задачі, котрі мають бути вирішені у конкретній області та у конкретні терміни для того, щоб покращити екологічну ситуацію. Наприклад, підприємство, яке розглядає використання хімічних речовин (таких, як миючі засоби) як аспект, що спричиняє значний вплив на довкілля, може мати за ціль покращення хімічних характеристик стічної води. Методи досягнення такої мети можуть включати обмеження використання хімічних засобів, заміну їх на більш екологічно дружні хімічні засоби, встановлення або вдосконалення очисного обладнання тощо.

Відомо, що виробництво тих чи інших харчових продуктів — це цілий процес, який включає в себе їх транспортування. А це значить, що під час доставки продуктів, засіб пересування буде забруднювати повітря. Так наприклад, використовуючи для приготування страв лише продукти харчування з місцевих ферм можна знизити забруднення повітря та підтримати місцеве сільське господарства, а значить економіку регіону.

На рівні окремих підрозділів економії енергоресурсів, і зокрема електроенергії, можна досягти за рахунок оптимальної експлуатації наявного устаткування, зокрема для освітлювального актуальним є: - використання високоякісних джерел світла (компактних газорозрядних ламп); - застосування контролю освітлення (наприклад, за допомогою датчиків руху); - утримання в чистоті вікон і інших скляних прорізів; - підтримання напруги на номінальному рівні.

Для електронагрівального устаткування важливими є засоби:

- забезпечення номінального навантаження;
- організація безперервних циклів обробки продукції;
- використання спеціалізованих апаратів;

- зменшення кількості розігрівів;
- дотримання технологічної дисципліни;
- підтримування устаткування в належному технічному стані.

До цих напрямів необхідно віднести впровадження новітніх видів устаткування. Перспективною в цьому відношенні є інноваційна розробка гелевих холодильників.

Концептуальний холодильник займає набагато менше місця, ніж сучасні моделі. Він не широкий і не має внутрішніх боксів. На його передній панелі знаходиться біополімерна гелеподібна липка маса, в яку розміщуються продукти, при цьому не обмежуючись в їх місцезнаходженні. Продукти потрапляють в вакуумний простір, який їм забезпечує гелеподібна маса, яка не залишає сліду на їх поверхні. Також позитивною стороною гелевого біохолодильника є те, що він практично не використовує електроенергію, яка йому потрібна лише для живлення невеликої панелі управління, тому що охолодження гелю відбувається за допомогою люмінесценції, енергія надходить з навколишнього середовища [43].

3.3 Заходи удосконалення регіональної туристичної інфраструктури (Українське Придунав'є)

Головною туристичною атракцією Українського Придунав'я є Дунайський біосферний заповідник (ДБЗ) з адміністрацією у м. Вилкове. Основними завданнями ДБЗ є:

- проведення фундаментальних та прикладних досліджень у сфері охорони навколишнього середовища та заповідної справи, координація туристичної діяльності у всіх її проявах у рамках кластера; запровадження заходів, вкладених у збереження природних комплексів, які входять у його склад, стримування процесів їх антропогенної трансформації, забезпечення встановленого заповідного режиму, зокрема. під час проведення заходів, що з функціонуванням екотуризму;

- розробка та впровадження стратегії та тактики охорони природних ресурсів з урахуванням існуючих традицій та на основі відповідних угод з природокористувачами; в т.ч. що займаються рекреаційно-туристичною діяльністю, а також удосконалення заповідного режиму на основі наукових даних;

- здійснення природоохоронної пропаганди з метою привернення уваги громадськості до проблем заповідника та охорони навколишнього середовища у регіоні, поширення екологічних знань, у т.ч. серед туристів, участь у підготовці кваліфікованих кадрів природоохоронного та екотуристичного профілю;

- спільно з туристичними організаціями та відповідними службами (охорони, егерської, інструкторів та ін.) та науковими організаціями, зокрема, науково-дослідним об'єднанням «Нижній Дунай» удосконалення існуючих та розробка нових туристичних маршрутів різних категорій складності;

- участь у міжнародному співробітництві у сфері охорони використання, у т.ч. з метою розвитку екотуризму, територій та об'єктів природно-заповідного фонду басейну Нижнього Дунаю та Північно-Західного Причорномор'я на основі багатосторонніх та двосторонніх міжнародних угод та конвенцій;

- вдосконалення та розвиток рекреаційно-туристичної (РТ) інфраструктури в регіоні.

Вдосконалення туристичної інфраструктури повинно відбуватися за усіма напрямками. По вертикальному напрямку створюються технологічні ланцюжки взаємозалежних із ДБЗ підприємств і закупівельних організацій, котрі займаються безпосередньо РТ і природоохоронної діяльністю у регіоні.

В даний час екотуризм здійснюється на території ДБЗ п'ятьма фірмами за затвердженими Мінприроди України маршрутами. Ліміт на відвідування території заповідника за маршрутом «0 км» становить 15 тис. осіб [45]. Оцінюючи сучасну ситуацію у розвитку екологічного туризму в дельті Дунаю, справедливо очікувати, що тенденція поступового збільшення

туристичних потоків у регіон зберігатиметься, й у найближчі роки кількість туристів цілком може подвоїтися, досягнувши 40-50 тис. чоловік на рік. Декілька років тому серед гостей м. Вилкове і ДБЗ помітне місце починають займати іноземні туристи. З метою розширення можливостей доцільно подальше проведення українсько-румунських переговорів щодо комплексу питань, пов'язаних із подоланням існуючих прикордонних перешкод для перетворення територій міждержавного резервату на єдиний туристичний простір. За позитивного вирішення цієї проблеми в рамках одного туру туристи могли б мати можливість знайомитися одночасно як з українською, так і з румунською частиною дельти Дунаю [46].

Аналогічну діяльність слід проводити у напрямі українсько-молдовської співпраці з питань розвитку екотуризму у євро регіоні «Нижній Дунай». Адміністрація ДБЗ виходить із того, що для розвитку екотуризму в Українському Придунав'ї існує достатній потенціал. Цей вид діяльності, поряд з використанням ресурсів тростини, ліцензійним риболовлю та полюванням, розглядається як важливе джерело самофінансування заповідника. РТ бізнес, як новий вид господарської діяльності, має стати альтернативою традиційним сферам виробництва, насамперед тим, що негативно впливають на навколишнє природне середовище.

Головний вертикальний технологічний ланцюжок можуть представляти такі основні ланки:

- п'ять турфірм, що функціонують на території ДБЗ в даний час; РТ організації, фірми та туроператори, які здійснюють свою діяльність в Українському Придунав'ї, зокрема, та в євро регіоні «Нижній Дунай» загалом (включаючи зарубіжні, у т.ч. круїзні, фірми);

- адміністрація ДБЗ, науково-дослідницьке об'єднання «Нижній Дунай»; інформаційно-туристичний центр ДБЗ;

- РТ підприємства та об'єкти (санаторії та пансіонати з лікуванням, пансіонати, будинки та бази відпочинку, турготелі, турбази, кемпінги,

спортивно-оздоровчі табори, бальнео- та грязелікарні, курортні поліклініки тощо);

- організації природоохоронного призначення (спеціальна служба державної охорони заповідної території з повноваженнями щодо недопущення та припинення порушень природоохоронного законодавства, заповідні зони, заказники, мисливські господарства тощо);

- науково-технічна рада як колективний орган з розгляду основних питань наукової, природоохоронної, еколого-освітньої, кадрової роботи, організації раціонального природокористування та ін.

Зазначена рада складається з провідних наукових співробітників та спеціалістів ДБЗ. Членами ради є представники органів влади та місцевого самоврядування, природокористувачів території заповідника та прилеглих просторів, науково-дослідних установ, органів Мінприроди України, засобів масової інформації.

Служба державної охорони ДБЗ входить до складу служби державної охорони природно-заповідного фонду України. Її метою є забезпечення дотримання встановленого режиму та здійснення практичної охорони природних комплексів.

Головний горизонтальні складові інфраструктурного комплексу повинні формуватися із підприємств, організацій та служб, що створюють побічні продукти та послуги. До них слід віднести підприємства транспорту та зв'язку, торгівлі та харчування, квартирне бюро, службу побуту, екскурсійне обслуговування, включаючи службу перекладачів, сферу розваг.

Додаткові горизонтальні ланцюги складуть підприємства та фірми, що підбираються за принципом використання загальних факторів виробництва, технологій, надання послуг та постачання. Зокрема, такими можуть бути фермерські господарства, пункти прокату туристичного спорядження, водної техніки, човнові станції, яхтклуби, егерська служба, служба турінструкторів та провідників, служба бронювання квитків, пляжі, рятувальна служба та ін.

Крім того удосконалення туристичної інфраструктури в Українському Придунав'ї полягає у визначенні організацій із забезпечення основних ланок спеціалістами, технологіями, інформаційними ресурсами, капіталом та інфраструктурою; тобто. складових блоків інфраструктурного забезпечення. Це навчальні заклади та курси підготовки, перепідготовки та підвищення кваліфікації кадрів для підприємств РТ та природоохоронного призначення; науково-дослідні установи відповідного профілю, засоби масової інформації, інвестиційні та маркетингові компанії та ін.

До короткострокових орієнтирів слід віднести вирішення таких невідкладних проблем, як забезпечення основного складу РТ установ, що входять до складу кластеру якісною питною водою, тепло- та електропостачанням; оздоровлення екосистеми Придунайських озер; якісне поліпшення системи транспорту та зв'язку та ін. До довгострокових орієнтирів доцільно віднести забезпечення у повному обсязі реалізації сформульованої вище цільової установки щодо: здійснення та розвитку наміченої стратегії РТ кластеризації Українського Придунав'я, у т.ч. вирішення комплексу гострих екологічних проблем; проблем повної або максимально можливої зайнятості населення; розвиток належної інфраструктури екотуристичного кластеру, зокрема, та всього регіонального РТ комплексу, загалом; реалізацію схеми раціонального природокористування та охорони навколишнього середовища регіону; плідне міжнародне співробітництво у сфері РТ та природоохоронної діяльності, насамперед, у рамках єврорегіону «Нижній Дунай». До основних завдань формування та розвитку екотуристичного кластеру можна віднести такі: - розширення мережі та потужності матеріально-технічної бази; - підвищення комфорту, розширення асортименту РТ послуг, у т.ч. шляхом розробки нових туристичних маршрутів, включаючи транскордонні, а також зростання аттрактивності та якості обслуговування клієнтів кластера; - забезпечення припливу вітчизняних та зарубіжних клієнтів до Українського Придунав'я з різних регіонів України та світу; - вирішення екологічних проблем, зокрема.

як охорони РТ зон від негативного впливу антропогенного чинника, а й захисту довкілля, передусім зон із заповідним режимом, від несприятливого впливу РТ діяльності; - Пошук інвесторів та нових партнерів, в т.ч. закордонних, для здійснення необхідних інвестицій на формування та розвиток екотуристичного кластеру в Українському Придунав'ї; - проведення широкомасштабних маркетингових заходів з метою створення та розвитку в регіоні в рамках екотуристичного кластеру підприємств сільського, в т.ч. фермерського та інших видів екотуризму.

ВИСНОВКИ

В ці складні для нашої держави часи дуже важко говорити про розвиток туризму. Але зараз наша країна постійно у центрі уваги, про нас знають люди у всьому світі. Багато людей після закінчення війни приїдуть, щоб її побачити.

Нам потрібно найскоріше відбудовувати усі об'єкти інфраструктури, які будуть сприяти відновленню не тільки нормального життя у країні, а й розвитку туристичної діяльності, що у свою чергу дозволить залучити додаткові кошти для розвитку економіки як регіонів так і країни в цілому.

Подальший розвиток туристичної інфраструктури і подолання несприятливих прогнозів можливі за умов урахування таких рекомендацій:

1. Оптимізація індексів споживчих цін на послуги відпочинку, культури, транспорту, розміщення та харчування;
2. Підвищення реальних доходів населення;
3. Стимулювання кінцевих споживчих витрат домогосподарств України;
4. Створення сучасної геоінформаційної системи «Туризм регіону» та маркетингової і PR-служб у сфері туристичного бізнесу при обласній, районних та міських радах кожного регіону;
5. Вирішення проблем використання наявної туристичної інфраструктури шляхом:
 - модернізації застарілої матеріально-технічної бази (більшість готелів, мотелів, кемпінгів, санаторіїв, баз відпочинку та туристичних баз будувались за проектами, що сьогодні не відповідають міжнародним стандартам);
 - підвищення фінансування державних закладів культури;
 - залучення приватного сектора, особливо в сільській місцевості, до рекреаційно-туристичного підприємництва та сільського зеленого туризму;
 - організація приміських зон короткочасного відпочинку, створення нових рекреаційних зон загальнодержавного та місцевого значення;

- підвищення кількості підприємств та персоналу в туризмі, якості обслуговування;
- відповідності транспортних шляхів України міжнародним вимогам;
- здійснення перевезень швидко, безпечно, надійно, комфортно;
- розвитку системи зв'язку і комунікацій, функціонування служб сервісу громадського харчування, побутового, культурно-розважального обслуговування.

Для формування позитивного сприйняття України як сукупності привабливих туристичних регіонів потрібні значні маркетингові зусилля, які необхідно спрямувати на поглиблення маркетингових досліджень у сфері туризму, стимулювання розвитку інфраструктури туризму шляхом залучення вітчизняних та іноземних інвестицій для реконструкції, вдосконалення системи інформаційного забезпечення, будівництва туристичних об'єктів.

Однією з інноваційних тенденцій розвитку як туристичного бізнесу так і його інфраструктури як в Україні, так і в усьому світі є орієнтація на екологічність. Сьогодні дедалі більшої популярності набуває рух за охорону навколишнього середовища. Піклуючись про екологічну рівновагу, люди дедалі частіше змінюють свої звички й уподобання.

Більшість сучасних видів туризму є екологічно небезпечними для довкілля, викликаючи ряд незворотних змін у природних екосистемах. Поєднуючи інформацію про впливи різних видів туризму на навколишнє середовище, розроблено узагальнюючу схему, яка чітко визначає для кожного з них відповідні шляхи екологізації туристичної діяльності.

Загальні шляхи екологізації туристичної діяльності:

- здійснення заходів по зниженню хімічного забруднення;
- проведення контролю за шумовим забрудненням, визначення допустимих рівнів шумів;
- модернізація транспортних засобів;
- використання екологічно чистих видів транспорту;
- регулювання та організація збору та вивезення сміття;

- організація екоосвітніх програм;
- проведення моніторингу за станом компонентів навколишнього середовища;
- здійснення консультацій з екологічної естетики та поведінки для туристів;
- встановлення відповідальності за порушення законодавства;
- контроль за концентрацією туристичних потоків;
- підготовка кваліфікованих фахівців – гідів з екологічною освітою;
- розробка екологічного паспорту території;
- організація ефективного екологічного менеджменту і управління.

СПИСОК ВИКОРИСТАНОЇ ЛІТЕРАТУРИ

1. Пацюк В.С. Індустріальний туризм і перспективи його розвитку в Україні. *Наукові записки Вінницького державного педагогічного університету імені Михайла Коцюбинського. Серія: Географія*. Вінниця, 2008. Вип. 15. С. 82-85. URL: http://www.nbu.gov.ua/portal/Soc_Gum/Nzvdpu/geograf/2008_15/industrylnuu%20tyruzm.pdf.
2. Закон України „Про туризм” № 324 від 15.09.1995 р. Законодавство України, КБД „Юрист-плюс”, 2002.
3. Данильчук В.Ф. Особенности формирования и развития туристических предприятий: монографія. НАН Украины. Ин-т экономики пром-сти. Донецк, 2006. 240 с.
4. Иванова В.М. Туризм: основы, направления, структура М.: ИД «Феникс», 2008. 265 с.
5. Афанасьев О.Є. Промисловий туризм на Дніпропетровщині: напрями, перспективи та досвід використання: матеріали обласної відкритої туристсько-краєзнавчої конференції «Минуле, сучасне та майбутнє туризму Дніпропетровщини». Дніпропетровськ: ДДЮЦМС, 2006. С. 88-90.
6. Чудновский А.Д. Туризм и компьютерные системы бронирования: учебн. пособие. М.: Ассоциация авторов и издателей «Тандем». 2007. 400 с.
7. Чередниченко О.Ю. Можливості та перспективи розвитку індустріального (промислового) туризму у східному регіоні України. *Вісник економіки транспорту і промисловості*. 2009. № 28. С. 71-74. URL: http://www.nbu.gov.ua/portal/Natural/Vetp/2009_28/09cousmp.pdf.
8. Тютюнник Ю.Г. Охрана и заповедание индустриальных ландшафтов. *География и природные ресурсы*. 2006. № 2. С. 34-41
9. Визгалов Д.В. Совмещение несовместимого. Промышленный туризм может эффективно работать на благо городов и территорий. URL: https://tourlib.net/statti_tourism/vizgalov.htm

10. Кифяк В. Ф. Стратегія розвитку територіальних рекреаційних систем: теорія, методологія, практика : монографія. Київ; Чернівці : Книги - XXI, 2010. С. 215-217.

11. Фастовець О. О. Розвиток транспортної системи з найдавніших часів до початку ХХ ст. як чинник виникнення туристичної галузі. *Туристично-краєзнавчі дослідження*. 2002. Вип. 4. С. 418-443.

11. Пікулик О. Б. Пріоритетні напрями розвитку транспортної системи Західного регіону України в умовах європейської інтеграції. *Науковий вісник Волинського національного університету ім. Лесі Українки. (Серія : Економічні науки)*. 2008. № 7. С. 284-291.

12. Ткаченко Н. Ю. Транспортна інфраструктура: сутність, функції та роль у забезпеченні економічних процесів. *Вісник ДонДУЕТ. Сер. Екон. науки*. 2006. №4 (32). С.56-61.

13. Собкевич О.В., Смельянова О.Ю. Інвестиційні механізми структурних трансформацій у транспортній галузі. Аналітична записка. Національний інститут стратегічних досліджень. URL: <http://www.niss.gov.ua/articles/995/>.

14. Закон України № 2404-VI “Про державно-приватне партнерство” від 1 липня 2010 року. URL: <http://www.president.gov.ua/documents/12134.html>.

15. Розпорядження Кабінету Міністрів України “Про схвалення Транспортної стратегії України на період до 2020 року”. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/go/2174-2010-p>

16. Угода про асоціацію між Україною та Європейським Союзом. Сайт Кабінету Міністрів України. Глава 7. Транспорт. URL: http://www.kmu.gov.ua/kmu/control/uk/publish/article?art_id=246581344.

17. Вишнева Н. Готовность № 1. Статус. Экономические известия. Киев, 2012. № 18–20 (240–242). С. 18–24.

18. Кутецкая Д. Номера не удались. *Експерт*. 2012. № 17 (345). С. 32–34.

19. Туризм України: економічні та організаційні механізми розвитку : зб. наук. праць. Тернопіль : Тернограф, 2008. С. 226–227.
20. Шаправский Р. Придорожники. Статус. Экономические известия. – Киев, 2012. № 18–20 (240–242). С. 36–40.
21. Герасименко В.Ц. Основи туристичного бізнесу. Одеса : Черноморье, 1997. 160 с.
22. Державна служба статистики України. URL: <http://www.ukrstat.gov.ua/>.
23. Департамент туризму в Міністерстві економічного розвитку і торгівлі України. URL: <http://me.gov.ua/Tags/DocumentsByTag?lang=uk-UA&id=4268f55c-fec7-4d63-b4d3-1a0311a7297b&tag=Turizm>.
24. Colliers International: с начала года в Киеве выросла стоимость гостиничных номеров. URL: http://www.colliers.com/ruua/ukraine/insights/marketnews/2015/2015_04_29_press-release_hotels_rus.
25. Статистичний бюлетень «Мережа підприємств роздрібної торгівлі та ресторанного господарства». Держ.служби статистики. URL: <http://ukrstat.org>. 6
26. Іванік О. Л. Тенденції розвитку ресторанного бізнесу України. URL: http://www.rusnauka.com/14_APSN_2008/Economics/32215.doc.htm.
27. Корнева Д.А. Особливості розвитку туристичної інфраструктури в Україні. *Вісник ДІТБ*. 2017. № 15. С. 174–180.
28. Пацюк В.С. Індустріальний туризм та його особливості. *Географія та туризм: наук. зб.* К.: ЛГТ, 2009. Вип. 2. С. 104–109.
29. Масюк Ю. Ключові аспекти розвитку інфраструктури туризму. *Вісник Львівського університету. Серія геогр.*. 2013. Випуск 42. С. 35-47.
30. Воробйова О.А. Рекреаційно-туристичний потенціал Українського Приазов'я та його значення для соціально-економічного розвитку регіону. *Економические инновации*. 2008. Вып. 34. С. 38-47.

31. Федоренко В.А. Международный биосферный заповедник в дельте Дуная. Вилково: типография РА «ARTVISION», 2002. 36 с.
32. Біорізноманітність Дунайського біосферного заповідника – збереження та управління. К.: Наук. думка, 1999. 702 с.
33. Закон України „Про охорону навколишнього середовища” № 1264-ХІІ від 25 червня 1991 р. Збірник екологічного законодавства України. Харків: ЕкоПраво, 2000. С. 55.
34. Жмуд Е.И., Федоренко В.А. Дунайский биосферный заповедник: Территория и организация рационального использования природных ресурсов. *Зелені інновації для сталого розвитку Придунав'я*. Збірка матеріалів семінару 29 червня 2008 року в м. Ізмаїлі. К.: ВЕГО „МAM А-86”, 2008. С. 7-13.
35. Степанов В.Н., Рубель О.Е. Интегральный потенциал экономико-экологического развития Украинского Придунавья. *Коллега*. 2004. № 6. С. 2-7.
36. Ніколаєв К.Д., Ісаєнко В. М. Екологізація туристичної галузі, її роль у зменшенні впливу на біорізноманіття та навколишнє середовище. *Агроекологічний журнал, спецвипуск*. 2009. С. 22–23..
37. Boo E. Ecotourism Boom: Planning for Development in Management. Wildlands and Human Needs Technical Paper Series. Washington D.C., U.S.A.: World Wildlife Fund. 1994.
38. Ecotourism Society, 1994. Western D. Defining Ecotourism. *In: Ecotourism: A Guide for Planners and Managers*. The Ecotourism Society, North Bennington, USA, 1993.
39. Дмитрук О.Ю. Урбанізація та екологічний туризм: Теорія і практика конструктивно-географічного дослідження: Навчальний посібник. К.: Видавничо-поліграфічний центр «Київський університет», 2002. 76 с.
40. Смолій В.А., Федорченко В.К., Цибух В.І. Енциклопедичний словник-довідник з туризму. К.: Видавничий Дім «Слово», 2006. 372с.
41. Нездойминов С. Г. Экологизация туризма как фактор устойчивого развития туристических регионов. *Региональные исследования*. 2014.

№1(43). С. 133-139. URL: <https://core.ac.uk/download/pdf/147036669.pdf>

42. Кравченко А.І. Особливості організації обслуговування в еко-готелях. Готельно-ресторанний бізнес: інноваційні напрями розвитку : матер. Міжнар. наук.-практ. конф., 25-27 березня 2015 р. К. : Вид-во НУХТ, 2015. С. 212-213.

43. Green Key. URL: <http://www.greenkey.org/Menu/Criteria/>

44. Гостиничный бизнес. URL: <http://prohotelia.com.ua/2013/01/12-events-and-trends-of-2012/>.

45. The travel & Tourism Competitiveness Report 2008. «Balancing Economic Development and Environmental Sustainability». World Economic Forum. Geneva, Switzerland, 2008. 474 p.

46. Федоренко В.А. Международный биосферный заповедник в дельте Дуная. Вилково: типография РА «APTVISON», 2002, -36 с.