

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
НАЦІОНАЛЬНИЙ ТЕХНІЧНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
«ДНІПРОВСЬКА ПОЛІТЕХНІКА»

Кваліфікаційна наукова праця на правах рукопису

ГЕРАСИМЕНКО ТЕТЯНА ВОЛОДИМИРІВНА

УДК 338.48:332.1:330.341.2(477)

ІННОВАЦІЙНИЙ РОЗВИТОК РЕГІОНАЛЬНОЇ
ТУРИСТИЧНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ В УМОВАХ
ТРАНСФОРМАЦІЇ ЕКОНОМІКИ

Спеціальність 08.00.05 – розвиток продуктивних сил і регіональна економіка
Подається на здобуття наукового ступеня доктора економічних наук

Дисертація містить результати власних досліджень. Використані ідеї,
результати і тексти інших авторів мають посилання на відповідне

джерело



Тетяна ГЕРАСИМЕНКО

Науковий консультант: Безугла Людмила Сергіївна, доктор економічних
наук, професор



Дніпро 2026

Всі примірники
дисертації є ідентичними
секретар
20.08.12
М. В. Гербурт

АНОТАЦІЯ

Герасименко Т.В. Інноваційний розвиток регіональної туристичної інфраструктури в умовах трансформації економіки. – Кваліфікаційна наукова праця на правах рукопису.

Дисертація на здобуття наукового ступеня доктора економічних наук за спеціальністю 08.00.05 – розвиток продуктивних сил і регіональна економіка. – Національний технічний університет «Дніпровська політехніка», Дніпро, 2026.

Дисертацію присвячено теоретико-методологічному обґрунтуванню та розробленню концептуальних, методичних і організаційно-економічних засад інноваційного розвитку регіональної туристичної інфраструктури в умовах трансформації економіки. Сформовано цілісну наукову систему, що поєднує теоретичне осмислення туристичної інфраструктури, її інтегральне оцінювання та просторову діагностику, дослідження інституційного й інноваційно-інвестиційного забезпечення, оцінювання економічної результативності, адаптацію європейського досвіду, визначення пріоритетності трансформації, формування організаційно-економічного механізму та розроблення диференційованих стратегій інноваційного розвитку.

Методологічну основу дослідження становлять системний, структурно-функціональний, просторовий, інституційний, порівняльно-регіональний, інноваційний та соціально-інклюзивний підходи. Використано бібліометричний, контентний, індексний, статистичний, картографічний, кластерний і кореляційний аналіз, метод головних компонент, критерії Кайзера – Меєра – Олкіна та Бартлетта, метод аналізу ієрархій Сааті, модель «витрати – випуск», аналіз чутливості, сценарне й імітаційне моделювання методом Монте-Карло.

У першому розділі систематизовано наукові підходи до трактування туристичної інфраструктури та уточнено її сутність як економічної категорії й об'єкта регіонального дослідження. На основі узагальнення наукових праць і ретроспективного бібліометричного аналізу простежено еволюцію наукового дискурсу та виокремлено ресурсні, функціональні, системні, просторові,

інституційно-управлінські, інноваційно-цифрові, сталі, інклюзивні й безпекові напрями дослідження.

Уточнено зміст поняття «регіональна туристична інфраструктура», яку запропоновано розглядати як територіально організовану багаторівневу соціально-економічну систему взаємопов'язаних матеріально-ресурсних об'єктів, сервісних та інформаційно-комунікаційних засобів і інституційно-управлінських механізмів, взаємодія яких забезпечує доступність туристичних ресурсів, формування та споживання туристичного продукту, безпечні й інклюзивні умови перебування відвідувачів і передумови для формування соціально-економічних ефектів у регіоні.

Обґрунтовано трирівневу архітектуру регіональної туристичної інфраструктури. Матеріально-ресурсне ядро охоплює транспортно-логістичне, готельно-ресторанне та культурно-дозвілське забезпечення; середовище функціонування – соціальну значущість, екологічну стійкість, інвестиційну привабливість і результати діяльності суб'єктів, воєнно-безпекову стійкість; інноваційно-інклюзивна спроможність – цифровізацію, інноваційний потенціал і безбар'єрність. Розвинуто теоретичні положення інноваційного розвитку туристичної інфраструктури як процесу створення, впровадження, поширення та інституціоналізації технологічних, організаційних, управлінських, інституційних і просторових рішень.

У другому розділі сформовано методичний інструментарій інтегрального оцінювання та просторової діагностики регіональної туристичної інфраструктури України. Розроблено підхід до комплексного оцінювання її стану шляхом інтегрування матеріально-ресурсної, соціально-еколого-економічної та інноваційно-інклюзивної складових із застосуванням композитних індикаторів, зокрема показників, що відображають безпекові умови функціонування регіонів.

Сформовано систему первинних показників та алгоритм побудови інтегрального індексу розвитку туристичної інфраструктури ТІ, який характеризує інфраструктурний потенціал регіону, його структуру та умови

функціонування. Встановлено значну просторову асиметрію туристичної інфраструктури України: значення ТІ перебувають у межах 0,33-0,71, а максимальне значення перевищує мінімальне у 2,15 рази. Ядро сформувала Львівська область; до внутрішньої напівпериферії віднесено Дніпропетровську, Київську, Одеську та Харківську області; до зовнішньої – Івано-Франківську, Волинську, Закарпатську та Хмельницьку. До периферії належать 14 областей, або 60,9% типологізованої сукупності. У зовнішній напівпериферії та периферії зосереджено 78,3% областей.

Стійкість типологізації підтверджено значеннями коефіцієнта Спірмена 0,988-0,998 і Кендалла 0,935-0,995; за альтернативних розрахунків групова належність залишилася незмінною для 19 із 23 областей. Для сформованих типологічних груп визначено диференційовані напрями розвитку – від масштабування інновацій і цифровізації до подолання транспортних, інвестиційних, безпекових та інклюзивних обмежень.

У третьому розділі досліджено інституційне та інноваційно-інвестиційне забезпечення трансформації регіональної туристичної інфраструктури й оцінено економічну результативність її функціонування. Проаналізовано відображення інфраструктурних пріоритетів у стратегічних і програмних документах регіонального рівня. Середні значення індексу програмно-інституційної підтримки та коефіцієнта збалансованості становлять відповідно 0,78 і 0,73. Виявлено недостатню конкретизацію окремих заходів, ресурсну неузгодженість та відсутність у частині документів чітких строків, відповідальних суб'єктів і вимірюваних результатів.

Досліджено інноваційно-інвестиційне забезпечення транспортної інфраструктури, засобів тимчасового розміщення, сфери забезпечення стравами та напоями, мистецтва, спорту, розваг і відпочинку. Виявлено відмінності у масштабах, динаміці, стабільності й результативності інвестицій та обґрунтовано напрями трансформації з урахуванням відновлення, мультимодальності, енергоефективності, цифровізації, автоматизації, локальних ланцюгів створення вартості, змішаного фінансування, інклюзивності й безпеки.

Удосконалено засади оцінювання економічної результативності туристичної інфраструктури на основі інтегрованого сектора «туристична інфраструктура» та моделі «витрати – випуск». Мультиплікатори валового випуску першого і другого типів становлять відповідно 1,4 і 5,2. Частки прямого, непрямого й індукованого ефектів становлять 19,2%, 7,7% і 73,1%. Встановлено залежність масштабів мультиплікативного ефекту від локалізації доходів, структури витрат та розвитку внутрішніх міжгалузевих зв'язків. Економічну оцінку доповнено аналізом фіскальних ефектів туристичної діяльності.

У четвертому розділі досліджено можливості адаптації європейського досвіду розвитку й управління туристичною інфраструктурою та сформовано підхід до визначення пріоритетності її трансформації в регіонах України. Просторову діагностику здійснено для 231 регіону ЄС рівня NUTS 2. Методом головних компонент виокремлено три компоненти, що пояснюють 78,82% загальної варіації показників: туристичної інтенсивності та концентрації – 43,54%, інфраструктурно-транспортну – 21,61%, цифрову – 13,67%. Придатність даних до компонентного аналізу підтверджено значенням КМО=0,590 і критерієм Бартлетта ($p < 0,001$).

На основі факторно-кластерного аналізу сформовано чотири типи розвитку туристичної інфраструктури регіонів ЄС – збалансований, трансформаційний, висококонцентрований та інтенсивний. Для репрезентативних регіонів здійснено зіставлення індексів інфраструктурного забезпечення ТІ, туристичної результативності TR та економічного значення туризму ЕІ. Встановлено відсутність прямої лінійної залежності між рівнем розвитку інфраструктури та туристичною результативністю, що підтверджує значення інституційної спроможності, цифрової готовності, спеціалізації та якості управління.

Систематизовано DESTIНАЦІЙНУ, мережево-кластерну, партнерську багаторівневу, смарт-орієнтовану, централізовану державну, сталу та партнерсько-інвестиційну моделі управління туристичними DESTIНАЦІЯМИ. Розроблено індекс управлінської зрілості UMI, що охоплює 11 критеріїв у п'яти

функціональних блоках. Його значення варіюються від 0,400 до 0,909; найвищі оцінки отримано для Закарпатської та Львівської областей – по 0,909, Івано-Франківської – 0,855 та Київської – 0,800.

Сформовано інтегральний індекс соціально-економічної результативності SEPI. Найвищі значення отримано для Київської області з використанням агрегованих за окремими показниками даних області та м. Києва – 0,707, Львівської – 0,511 та Одеської – 0,307. Розроблено інтегральний індекс пріоритетності трансформації TPI, що поєднує інфраструктурний дефіцит ($1-TI$), управлінську зрілість UMI та резерв соціально-економічної результативності ($1-SEPI$). Значення TPI становлять 0,514-0,765: високий рівень пріоритетності трансформації встановлено для 19 областей, середній – для п'яти.

У п'ятому розділі розроблено організаційно-економічний механізм інноваційного розвитку регіональної туристичної інфраструктури, що забезпечує перехід від комплексної діагностики територій до диференційованих стратегічних та інвестиційних рішень. Механізм ґрунтується на взаємодії стратегічного й економічного контурів, єдину інформаційно-аналітичну основу яких формують результати оцінювання TI, UMI, SEPI та TPI.

Стратегічний контур передбачає визначення пріоритетності трансформації, стратегічне позиціонування територій, ідентифікацію управлінських потреб, функціональне зіставлення з референтними моделями управління та формування пріоритетної і комплементарних стратегій. Економічний контур забезпечує диференційований розподіл інвестиційних ресурсів і оцінювання потенційних результатів їх використання.

Побудовано економіко-математичну модель підтримки інвестиційних рішень за обмеженого бюджету. За модельного фонду 100 млн грн та співвідношення гарантованої і пріоритетної складових 50:50 гарантована частка для кожного регіону становить 2,083 млн грн, а рекомендований загальний обсяг фінансування – 3,708-4,501 млн грн. Розроблене економіко-математичне забезпечення поєднує TPI, адаптивний коефіцієнт потенційного мультиплікативного ефекту, залежний від управлінської зрілості території,

індекс інвестиційного забезпечення, індекс потенційного економічного ефекту та потенційний сукупний економічний імпульс.

Стійкість результатів перевірено шляхом аналізу чутливості та 1000 імітаційних реалізацій методом Монте-Карло. Базове значення сукупного PSE становить 394,765 млн грн, середнє за результатами моделювання – 395,824 млн грн, коефіцієнт варіації – 6,22%, регіональні значення – 6,37–6,65%. Отримані результати характеризують сценарну стійкість моделі в межах установлених параметрів і не підтверджують її фактичної прогностичної точності поза прийнятими сценарними припущеннями.

Практичну апробацію механізму здійснено на прикладі Самарівської та Перещепинської міських територіальних громад. Для Самарівської громади отримано $TI=0,64$, $UMI=0,62$, $SEPI=0,57$, $TPI=0,46$ та обґрунтовано стратегію маркетингової концентрації з DESTINATION моделлю управління. Для Перещепинської громади визначено $TI=0,38$, $UMI=0,74$, $SEPI=0,42$, $TPI=0,66$ та обґрунтовано стратегію кластерної інтеграції з кластерною моделлю управління. Для обох громад сформовано дорожні карти реалізації стратегій із визначенням етапів, відповідальних суб'єктів, джерел фінансування, індикаторів, ризиків і процедур моніторингу.

Узагальнення результатів дослідження підтвердило доцільність розгляду інноваційного розвитку регіональної туристичної інфраструктури як послідовного процесу, що поєднує діагностику її стану, визначення просторових та управлінських диспропорцій, оцінювання трансформаційної потреби, обґрунтування інвестиційних пріоритетів і вибір диференційованих стратегічних рішень. Запропонований підхід забезпечує взаємозв'язок між теоретико-методологічним, аналітичним, інституційним, інвестиційним і стратегічним рівнями дослідження та створює основу для адаптивного управління туристичною інфраструктурою з урахуванням особливостей територій.

Наукова новизна одержаних результатів полягає у вирішенні важливої наукової проблеми щодо формування теоретико-методологічних, методичних та прикладних засад інноваційного розвитку регіональної туристичної

інфраструктури. Уперше запропоновано просторову типологізацію регіонів ЄС рівня NUTS 2 із виокремленням чотирьох моделей розвитку туристичної інфраструктури, розроблено інтегральний індекс пріоритетності трансформації ТРІ та сформовано методологічну концепцію двоконтурного організаційно-економічного механізму.

Удосконалено методологічний підхід до комплексного оцінювання регіональної туристичної інфраструктури; просторову модель диференціації регіонів України; засади оцінювання мультиплікативного ефекту; економіко-математичну модель підтримки інвестиційних рішень; економіко-математичне забезпечення оцінювання потенційних результатів інвестування та методичний підхід до стратегічного управління. Набули подальшого розвитку понятійно-категоріальний апарат економіки туристичної діяльності, теоретичні положення хронологізації наукового дискурсу, інструментарій оцінювання структурної збалансованості інвестиційного забезпечення та наукові положення щодо інституційного забезпечення інноваційного розвитку туристичної інфраструктури.

Практичне значення результатів полягає у можливості застосування розроблених підходів та інструментів органами державної влади, місцевого самоврядування і профільними організаціями для діагностики туристичної інфраструктури, визначення територіальних диспропорцій і трансформаційних потреб, оцінювання управлінської зрілості та соціально-економічної результативності, обґрунтування інвестиційних пріоритетів, вибору моделей управління та формування диференційованих стратегій інноваційного розвитку.

Ключові слова: регіональна туристична інфраструктура, інноваційний розвиток, трансформація економіки, інтегральне оцінювання, просторова диференціація, управлінська зрілість, соціально-економічна результативність, пріоритетність трансформації, організаційно-економічний механізм, економіко-математична модель, інвестиційне забезпечення, стратегічне управління, туристична дестинація, інституційне середовище, безпекова стійкість.

ABSTRACT

Herasymenko T. V. Innovative Development of Regional Tourism Infrastructure in the Context of Economic Transformation. – Qualifying research paper submitted as a manuscript.

Dissertation for the degree of Doctor of Economic Sciences in Specialty 08.00.05 – Development of Productive Forces and Regional Economy. – Dnipro University of Technology, Dnipro, 2026.

The dissertation provides a theoretical and methodological substantiation and develops conceptual, methodological, organisational, and economic foundations for the innovative development of regional tourism infrastructure in the context of economic transformation. A coherent research framework has been developed that integrates the theoretical conceptualisation of tourism infrastructure, its composite assessment and spatial diagnostics, the analysis of institutional and innovation-and-investment support, the assessment of economic performance, the adaptation of European experience, the determination of transformation priorities, the development of an organisational and economic mechanism, and the formulation of differentiated strategies for innovative development.

The methodological framework of the research comprises systemic, structural and functional, spatial, institutional, comparative regional, innovation-oriented, and socially inclusive approaches. The methods applied include bibliometric, content, index-based, statistical, cartographic, cluster, and correlation analyses; principal component analysis; the Kaiser–Meyer–Olkin measure and Bartlett’s test of sphericity; Saaty’s analytic hierarchy process; the input–output model; sensitivity analysis; scenario modelling; and Monte Carlo simulation.

The first chapter systematises scholarly approaches to the interpretation of tourism infrastructure and clarifies its essence as an economic category and an object of regional research. Based on a synthesis of academic literature and retrospective bibliometric analysis, the evolution of scholarly discourse is traced, and resource-based, functional, systemic, spatial, institutional and governance-related, innovation

and digitalisation-oriented, sustainability, inclusion, and security-related research strands are identified.

The concept of “regional tourism infrastructure” is refined and interpreted as a territorially organised, multi-level socioeconomic system of interrelated physical and resource-based facilities, service and information and communication tools, and institutional and governance mechanisms whose interaction ensures access to tourism resources, the creation and consumption of tourism products, safe and inclusive conditions for visitors, and the prerequisites for generating socioeconomic effects within a region.

A three-level architecture of regional tourism infrastructure is substantiated. The physical and resource-based core comprises transport and logistics, accommodation and food service, and cultural and leisure components; the operating environment includes social significance, environmental sustainability, investment attractiveness and business performance, and security resilience in wartime conditions; innovation and inclusion capacity encompasses digitalisation, innovation potential, and barrier-free accessibility. The theoretical provisions concerning the innovative development of tourism infrastructure are advanced by conceptualising it as a process of creating, implementing, disseminating, and institutionalising technological, organisational, managerial, institutional, and spatial solutions.

The second chapter develops methodological tools for the composite assessment and spatial diagnostics of regional tourism infrastructure in Ukraine. An approach to the comprehensive assessment of its condition is proposed by integrating physical and resource-based, socioeconomic and environmental, and innovation and inclusion components through composite indicators, including indicators reflecting the security conditions under which regions operate.

A system of primary indicators and an algorithm for constructing the Tourism Infrastructure Index (TI) are developed. The index characterises a region’s infrastructure potential, its structure, and operating conditions. Significant spatial asymmetry in Ukraine’s tourism infrastructure is identified: TI values range from 0.33 to 0.71, while the maximum value exceeds the minimum by a factor of 2.15. Lviv

Oblast forms the core; Dnipropetrovsk, Kyiv, Odesa, and Kharkiv oblasts constitute the inner semi-periphery; Ivano-Frankivsk, Volyn, Zakarpattia, and Khmelnytskyi oblasts form the outer semi-periphery. The peripheral group comprises 14 oblasts, accounting for 60.9% of the typologised sample. Overall, 78.3% of the oblasts are concentrated in the outer semi-periphery and periphery.

The robustness of the typology is confirmed by Spearman's coefficients ranging from 0.988 to 0.998 and Kendall's coefficients from 0.935 to 0.995; under alternative calculations, group membership remained unchanged for 19 of the 23 oblasts. Differentiated development directions are identified for the typological groups, ranging from scaling up innovation and digitalisation to overcoming transport, investment, security, and inclusion constraints.

The third chapter examines the institutional and innovation-and-investment support for the transformation of regional tourism infrastructure and assesses the economic performance of its functioning. The representation of infrastructure priorities in regional strategic and programme documents is analysed. The mean values of the Programme and Institutional Support Index and the Balance Coefficient are 0.78 and 0.73, respectively. Insufficient specification of individual measures, inconsistencies in resource provision, and the absence in some documents of clear implementation time frames, responsible actors, and measurable outcomes are identified.

Innovation and investment support is examined for transport infrastructure, temporary accommodation facilities, food and beverage service activities, and the arts, sports, entertainment, and recreation sector. Differences are identified in the scale, dynamics, stability, and performance of investment, and transformation priorities are substantiated with regard to recovery, multimodality, energy efficiency, digitalisation, automation, local value chains, blended finance, inclusion, and security.

The methodological foundations for assessing the economic performance of tourism infrastructure are improved on the basis of an integrated "tourism infrastructure" sector and the input-output model. Type I and Type II gross output multipliers are 1.4 and 5.2, respectively. Direct, indirect, and induced effects account for 19.2%, 7.7%, and 73.1%, respectively. The magnitude of the multiplier effect is

shown to depend on the localisation of income, the structure of expenditure, and the development of domestic inter-industry linkages. The economic assessment is complemented by an analysis of the fiscal effects of tourism activity.

The fourth chapter examines opportunities for adapting European experience in the development and governance of tourism infrastructure and develops an approach to determining transformation priorities for the regions of Ukraine. Spatial diagnostics are conducted for 231 NUTS 2 regions of the European Union. Principal component analysis identifies three components explaining 78.82% of the total variance: tourism intensity and concentration – 43.54%, infrastructure and transport – 21.61%, and digital capacity – 13.67%. The suitability of the data for component analysis is confirmed by a KMO value of 0.590 and Bartlett's test of sphericity ($p < 0.001$).

Based on factor and cluster analysis, four types of tourism infrastructure development in EU regions are identified: balanced, transformational, highly concentrated, and intensive. For representative regions, the Tourism Infrastructure Index (TI), Tourism Performance Index (TR), and Economic Importance of Tourism Index (EI) are compared. No direct linear relationship is found between the level of infrastructure development and tourism performance, confirming the importance of institutional capacity, digital readiness, specialisation, and the quality of governance.

Destination-based, network-and-cluster, multi-level partnership, smart-oriented, centralised public, sustainable, and partnership-and-investment governance models for tourism destinations are systematised. The Governance Maturity Index (UMI), comprising 11 criteria grouped into five functional blocks, is developed. Its values range from 0.400 to 0.909; the highest scores are recorded for Zakarpattia and Lviv oblasts – 0.909 each, Ivano-Frankivsk – 0.855, and Kyiv – 0.800.

A composite Socioeconomic Performance Index (SEPI) is developed. The highest values are recorded for Kyiv Oblast, using aggregated data for selected indicators for Kyiv Oblast and the City of Kyiv – 0.707, Lviv – 0.511, and Odesa – 0.307. The Transformation Priority Index (TPI) is developed by integrating the infrastructure deficit ($1-TI$), governance maturity (UMI), and the socioeconomic

performance reserve ($1 - \text{SEPI}$). TPI values range from 0.514 to 0.765: a high transformation priority is established for 19 oblasts and a medium priority for five.

The fifth chapter develops an organisational and economic mechanism for the innovative development of regional tourism infrastructure that enables a transition from comprehensive territorial diagnostics to differentiated strategic and investment decisions. The mechanism is based on the interaction between strategic and economic domains, with TI, UMI, SEPI, and TPI forming their common information and analytical basis.

The strategic domain provides for the determination of transformation priorities, strategic positioning of territories, identification of governance needs, functional comparison with reference governance models, and the formulation of a priority strategy together with complementary strategies. The economic domain ensures the differentiated allocation of investment resources and the assessment of their potential outcomes.

An economic and mathematical model supporting investment decision-making under budget constraints is constructed. With a model investment fund of UAH 100 million and a 50:50 ratio between guaranteed and priority components, the guaranteed allocation for each region amounts to UAH 2.083 million, while the recommended total funding ranges from UAH 3.708 million to UAH 4.501 million. The developed economic and mathematical framework integrates TPI, an adaptive coefficient of the potential multiplier effect dependent on a territory's governance maturity, the Investment Support Index, the Potential Economic Effect Index, and the potential aggregate economic impulse.

The robustness of the results is assessed through sensitivity analysis and 1,000 Monte Carlo simulation runs. The baseline aggregate PSE amounts to UAH 394.765 million, while the mean simulation result is UAH 395.824 million. The coefficient of variation is 6.22%, with regional values ranging from 6.37% to 6.65%. The results characterise the scenario robustness of the model within the specified parameters and do not constitute evidence of its actual predictive accuracy beyond the adopted scenario assumptions.

The practical testing of the mechanism is carried out using the Samarivska and Pereshchepynska Urban Territorial Communities as case studies. For the Samarivska community, $TI = 0.64$, $UMI = 0.62$, $SEPI = 0.57$, and $TPI = 0.46$; a marketing concentration strategy combined with a destination governance model is substantiated. For the Pereshchepynska community, $TI = 0.38$, $UMI = 0.74$, $SEPI = 0.42$, and $TPI = 0.66$; a cluster integration strategy combined with a cluster governance model is substantiated. Roadmaps for strategy implementation are developed for both communities, specifying implementation stages, responsible actors, funding sources, indicators, risks, and monitoring procedures.

The synthesis of the research findings confirms the expediency of viewing the innovative development of regional tourism infrastructure as a sequential process integrating the diagnosis of its current condition, the identification of spatial and governance disparities, the assessment of transformation needs, the substantiation of investment priorities, and the selection of differentiated strategic decisions. The proposed approach ensures coherence among the theoretical and methodological, analytical, institutional, investment, and strategic levels of the research and provides a basis for adaptive tourism infrastructure governance that takes into account the specific characteristics of individual territories.

The scientific novelty of the results lies in addressing an important research problem related to the development of theoretical and methodological, methodological, and applied foundations for the innovative development of regional tourism infrastructure. For the first time, a spatial typology of EU NUTS 2 regions is proposed with four tourism infrastructure development models identified; the composite Transformation Priority Index (TPI) is developed; and a methodological concept of a two-domain organisational and economic mechanism is formulated.

The methodological approach to the comprehensive assessment of regional tourism infrastructure, the spatial model of regional differentiation in Ukraine, the principles for assessing the multiplier effect, the economic and mathematical model supporting investment decisions, the economic and mathematical framework for assessing potential investment outcomes, and the methodological approach to strategic

management are improved. Further development is provided for the conceptual and categorical framework of tourism economics, the theoretical provisions for the chronological structuring of scholarly discourse, the tools for assessing the structural balance of investment support, and the scientific provisions concerning the institutional support of innovative tourism infrastructure development.

The practical significance of the results lies in the possibility of applying the developed approaches and tools by public authorities, local self-government bodies, and specialised organisations for diagnosing tourism infrastructure, identifying territorial disparities and transformation needs, assessing governance maturity and socioeconomic performance, substantiating investment priorities, selecting governance models, and developing differentiated strategies for innovative development.

Keywords: regional tourism infrastructure, innovative development, economic transformation, composite assessment, spatial differentiation, governance maturity, socioeconomic performance, transformation priority, organisational and economic mechanism, economic and mathematical model, investment support, strategic management, tourism destination, institutional environment, security resilience.

СПИСОК ОПУБЛІКОВАНИХ ПРАЦЬ ЗА ТЕМОЮ ДИСЕРТАЦІЇ:

Одноосібна монографія

1. Герасименко Т.В. Розвиток регіональної туристичної інфраструктури: економічні механізми, інституціональні моделі та європейські практики. М-во освіти і науки України, Нац. техн. ун-т «Дніпровська політехніка». Дніпро: Герда, 2025. 312 с. ISBN 978-617-8185- 41-1. (19,5 друк. арк.).

Розділи в колективних монографіях

2. Герасименко Т.В. Розвиток туристичного потенціалу Новомосковського району Дніпропетровської області. Вектори розвитку туристично-рекреаційних систем Дніпропетровської області / М.В. Белобородова, Л.С. Безугла, А.В. Бессонова, Л.А. Бондаренко, Т.В. Герасименко; М-во освіти і науки України, Нац. техн. ун-т «Дніпровська політехніка». Дніпро: Журфонд, 2024. С. 8-45. ISBN 978-966-934-615-5 (1,81 друк. арк.).

3. Герасименко Т.В. Вплив збройної агресії рф на господарський потенціал та економічну стійкість Перещепинської міської територіальної громади. Комплексний аналіз туристично-рекреаційного потенціалу Перещепинської міської територіальної громади. Просторовий розвиток територіальних громад: економічна трансформація, культурна спадщина та ревіталізація регіонів. за заг. ред. М.В. Белобородової; М-во освіти і науки України, Нац. техн. ун-т «Дніпровська політехніка». – Дніпро: Журфонд, 2025. – 284 с. ISBN 978-617-8737-31-3. <https://ir.nmu.org.ua/server/api/core/bitstreams/37853241-a654-4d90-bf0f-3e3ef99d61d4/content>. (2,37 друк. арк.).

4. Герасименко Т.В. Теоретико-практичні засади відродження внутрішнього туризму України в умовах модернізації та викликів / О.К. Любчук, І.Ф. Марченко, Н.П. Борец, Г.О. Крапівіна, М.В. Шарко, І.І. Лаврова, Гривцова О.М. Дніпро : ДВНЗ «ПДТУ», 2025. 230 с. ISBN 978-966-604-322-4. <https://public.pstu.edu/catalog/view/1075/1767/11317>. (1,56 друк. арк.).

5. Herasymenko T.V. Current trends of international investments of TNC in crisis conditions. Modern processes of economy adaptation in crisis conditions. Monograph. Opole: Academy of Applied Sciences Academy of Management and

Administration in Opole. 2023. p.134-143. https://old.wszia.opole.pl/wp-content/uploads/2020/05/Monograf_Opole_2023.pdf. ISBN 978-83-66567-54-2. (заг. обсяг – 0,4 друк. арк.).

6. Shapoval V.M., **Herasymenko T.V.** Organizational and Economic Basis for the Development of Rural Tourism in the Dnepropetrovsk Region. Trends, Prospects and Challenges of Sustainable Tourism Development: monograph. Lviv: Lviv University of trade and economics. 2020. pp. 180–194. <https://fakultet.site/data/monograph2020.pdf> ISBN 978-617-602-287-9 (0,857 друк. арк., особистий внесок автора: оцінено ресурсний потенціал сільського туризму Дніпропетровської області та обґрунтовано організаційно-економічні умови його розвитку й регіональної підтримки – 0,5 друк. арк.).

7. Шаповал В.М., **Герасименко Т.В.**, Шаповал І.А. Управління розвитком туристичної галузі України в умовах євроінтеграції (на прикладі Дніпропетровської області). Функціонування та перспективи розвитку туристичної галузі України: монографія. Львів. 2018. С. 86–97. <https://fakultet.site/data/monograph2018.pdf> ISBN 978-617-602-234-3 0,72 друк. арк., особистий внесок автора: оцінено туристичний потенціал Дніпропетровської області та обґрунтовано напрями вдосконалення регіонального управління туризмом в умовах євроінтеграції – 0,3 друк. арк.).

Статті у наукових періодичних виданнях інших держав та у виданнях України, які включено до міжнародних наукометричних баз

8. **Herasymenko T.**, Bieloborodova M., Bezuhla L., Atamas O., Makukha Yu. The role of the institutional environment in regulating innovative activities in the industry. *Naukovyi Visnyk Natsionalnoho Hirnychoho Universytetu*. 2025, № 5. С.142–152. <https://doi.org/10.33271/nvngu/2025-5/142> (1,21 друк. арк., особистий внесок автора: здійснено аналіз впливу інституційного середовища на інноваційну діяльність промислових підприємств України та обґрунтовано асиметричний характер взаємодії ключових факторів в межах економіко-математичної моделі – 0,3 друк. арк.). Scopus (Q3), Index Copernicus.

9. Jakubek, P; Marhasova, V; Skoryk, H.; **Herasymenko, T**; Polishchuk, A. Strategic Management of Innovative Development of Enterprise Using Foresight Technologies as Part of Digitalization. *Pacific Business Review International*. 2025. Volume 17 Issue 9. P. 145-153. <https://dspace.uzhnu.edu.ua/server/api/core/bitstreams/f8eb36cb-3651-49dc-a8e3-fc6db8ee8cfff1/content> (0,72 друк. арк., особистий внесок автора: обґрунтовано роль форсайт-технологій у стратегічному управлінні інноваційним розвитком підприємств в умовах цифровізації – 0,18 друк. арк.). Web of Science.

10. Bezuhla L., Bieloborodova M., Bondarenko L., **Herasymenko T.V.** Recreation Areas Optimisation and Nature Exploitation in Urban Ecosystems. *Studia Regionalne i Lokalne*. 2023. Nr 3(93)/2023. P. 55-68. <https://doi.org/10.7366/1509499539304>. (0,88 друк. арк., особистий внесок автора: обґрунтовано застосування фіторе mediaції та геоінформаційного аналізу для оптимізації стану міських рекреаційних зон – 0,22 друк. арк.). Scopus (Q4).

Статті у наукових періодичних виданнях інших держав та у виданнях України, які включено до міжнародних наукометричних баз

11. Герасименко Т.В. Методологічні засади інтегрального оцінювання розвитку регіональної туристичної інфраструктури. *Цифрова економіка та економічна безпека*. 2026. № 1 (22). С. 106-114. <https://doi.org/10.32782/dees.22-16>. (0,71 друк. арк.) Index Copernicus, Google Scholar.

12. Герасименко Т.В. Просторова структура туристичної інфраструктури України. *Розвиток міста*. 2026. №1 (9). С. 37-44. <https://doi.org/10.32782/city-development.2026.1-4>. (0,48 друк. арк.). Index Copernicus, Google Scholar.

13. Герасименко Т.В. Міжнародний досвід інноваційного розвитку туристичної інфраструктури та можливості його адаптації в Україні. *Причорноморські економічні студії*. 2025. №96. С. 327-334. <https://doi.org/10.32782/bses.96-51>. (0,73 друк. арк.). Index Copernicus, Google Scholar.

14. Герасименко Т.В. Механізми державно-приватного партнерства в розвитку інфраструктури туризму. *Трансформаційна економіка*. 2025. № 4 (13). С. 40-47. <https://doi.org/10.32782/2786-8141/2025-13-6>. (0,8 друк. арк.). Index Copernicus, Google Scholar.

15. **Герасименко Т.В.**, Горбатюк Н. А., Нападайло М. С. Значення екскурсійної діяльності в інноваційному розвитку туристичної індустрії. *Економічний вісник Дніпровської політехніки*. 2025. №4 (92). С. 178-187. <https://doi.org/10.33271/ebdut/92.178>. (0,56 друк. арк., особистий внесок автора: обґрунтовано цифрові, інтерактивні та віртуальні формати екскурсійної діяльності для підвищення привабливості туристичного продукту – 0,25 друк. арк.). Index Copernicus, Google Scholar.

16. Герасименко Т.В. Роль туристичної галузі у реалізації соціально-економічних цілей сталого розвитку. *Сталий розвиток економіки*. 2025. № 6 (57). С. 15-22. <https://doi.org/10.32782/10.32782/2308-1988/2025-57-2>. (0,59 друк. арк.). Index Copernicus, Google Scholar.

17. Герасименко Т.В. Мультиплікативний ефект туристичної інфраструктури в контексті сталого економічного розвитку. *Вісник Одеського національного університету. Економіка*. 2025. Т. 30. № 4(106). С. 6-13. DOI: <https://doi.org/10.32782/2304-0920/4-106-1>. (0,66 друк. арк.). Index Copernicus, Google Scholar.

18. Герасименко Т.В. Роль транспортної інфраструктури у забезпеченні сталого розвитку туризму в Україні. *Економічний вісник Національного технічного університету України «Київський політехнічний інститут»*. 2025. № 32. С. 12-18. <https://doi.org/10.20535/2307-5651.32.2025.328185>. (0,58 друк. арк.). Index Copernicus, Google Scholar.

19. Герасименко Т.В. Туристична інфраструктура – драйвер економічного розвитку та інвестиційної привабливості. *Індустрія туризму і гостинності в Центральній та Східній Європі*. 2025. №12. С. 27-35. <https://doi.org/10.32782//tourismhospcee-12-4>. (0,58 друк. арк.). Index Copernicus, Google Scholar.

20. Герасименко Т.В. Перспективи колівінгу для колективних закладів розміщення в Україні. *Таврійський науковий вісник*. 2025. № 23. С. 28-35. <https://doi.org/10.32782/2708-0366/2025.23.3>. (0,51 друк. арк.). Index Copernicus, Google Scholar.

21. Безугла Л.С., **Герасименко Т.В.** Державне управління нематеріальною культурною спадщиною як інструмент розвитку туристичного потенціалу. *Публічне управління і адміністрування в Україні*. 2024. № 44. 2024. С. 189-195. <https://doi.org/10.32782/pma2663-5240-2024.44.32>. (0,64 друк. арк., особистий внесок автора: обґрунтовано роль державного управління нематеріальною культурною спадщиною у розвитку туристичного потенціалу через цифровізацію та міжсекторальну взаємодію – 0,34 друк. арк.). Crossref.

22. Безугла Л.С., **Герасименко Т.В.** Механізм публічного управління в галузі туризму. *Дніпровський науковий часопис публічного управління, психології, права*. 2024. № 5. С. 65-72. <https://doi.org/10.51547/ppp.dp.ua/2024.5.8>. (0,54 друк. арк., особистий внесок автора: обґрунтовано роль громадських організацій у розвитку туризму через міжнародне фінансування, прозорість управління та підтримку громад – 0,3 друк. арк.). Index Copernicus.

23. Герасименко Т.В. Розвиток туризму в регіонах України через нові підходи до удосконалення цільових програм. *Держава і регіони. Серія: Економіка та підприємництво*. 2025. № 2 (136). С. 11-17. <https://doi.org/10.32782/1814-1161/2025-2-2>. (0,61 друк. арк.). Index Copernicus, Google Scholar.

24. **Герасименко Т.В.**, Бондаренко Л.А. Вплив інклюзивного туризму на досягнення цілей сталого соціально-економічного розвитку. *Причорноморські економічні студії*. 2024. № 90. С. 169-175. <https://doi.org/10.32782/bses.90-26>. (0,53 друк. арк., особистий внесок автора: обґрунтовано роль інклюзивного туризму, безбар'єрності та державної підтримки у розвитку доступної туристичної інфраструктури – 0,3 друк. арк.). Index Copernicus, Google Scholar.

25. Bieloborodova M., **Herasymenko T.**, Bezuhla L. Strategic directions of the regional tourist complex balanced functioning. *Причорноморські економічні студії*.

2024. № 86. С. 219-227. <https://doi.org/10.32782/bses.86-35>. (0,69 друк. арк., особистий внесок автора: здійснено діагностику та інтегральне оцінювання збалансованого розвитку регіонального туристичного комплексу – 0,25 друк. арк.). Index Copernicus, Google Scholar.

26. Герасименко Т.В. Напрями і тенденції розвитку колективних засобів розміщення у Дніпропетровській області. *Науковий вісник Херсонського державного університету*. 2024. № 53. С. 5-13. <https://doi.org/10.32999/ksu2307-8030/2024-53-1>. (0,6 друк. арк.). Index Copernicus.

27. Герасименко Т.В. Податкові надходження від туристичної галузі та їхнє значення в економічному розвитку України. *Економіка і регіон*. 2024. № 4 (95). С. 67-74. [https://doi.org/10.26906/EiR.2024.4\(95\).3608](https://doi.org/10.26906/EiR.2024.4(95).3608). (0,54 друк. арк.). Index Copernicus, Google Scholar.

28. **Герасименко Т.В.**, Омеляненко Д.М., Кувавіна В.Є. Виклики та перспективи залучення інвестицій у туристичну сферу України в повоєнний період. *Управління змінами та інновації*. 2024. №12. С. 20-24. <https://doi.org/10.32782/СМІ/2024-12-3>. (0,41 друк. арк., особистий внесок автора: обґрунтовано роль іноземних інвестицій і стимулювання інвестиційної активності у повоєнному відновленні туристичної сфери – 0,2 друк. арк.). Index Copernicus, Google Scholar.

29. Любчук О.К., **Герасименко Т.В.** Перспективи розвитку культурно-пізнавального туризму в Україні. *Економічний вісник Дніпровської політехніки*. Серія: Туризм і рекреація. 2024. № 4 (88). С. 141-152. <https://doi.org/10.33271/ebdut/88.141>. (0,77 друк. арк., особистий внесок автора: здійснено просторову локалізацію об'єктів культурної спадщини та обґрунтовано роль інновацій у підвищенні конкурентоспроможності культурно-пізнавального туризму – 0,5 друк. арк.). Index Copernicus, Google Scholar.

30. Bezuhla L. S., **Herasymenko T.V.**, Bieloborodova M. V., Nechepurenko M. O. Social innovations of small and medium-sized businesses in Ukraine. *Економічний вісник Дніпровської політехніки*. 2024. №2 (86). С. 49-59. <https://doi.org/10.33271/ebdut/86.049>. (0,78 друк. арк., особистий внесок автора:

проаналізовано розвиток соціальних інновацій малого і середнього бізнесу та особливості національної моделі його залучення до соціальних інновацій – 0,3 друк. арк.). Index Copernicus, Google Scholar.

31. Пилипенко Г. М., **Герасименко Т.В.**, Гузенко І. Ю. Інноваційні моделі діяльності підприємств у глобальних ланцюгах створення вартості. *Економічний вісник Дніпровської політехніки*. 2024. №1. С.65-73. <https://doi.org/10.33271/ebdut/85.065>. (0,49 друк. арк., особистий внесок автора: обґрунтовано застосування моделі відкритих інновацій у глобальних ланцюгах створення вартості – 0,2 друк. арк.). Index Copernicus, Google Scholar.

32. **Герасименко Т.В.**, Реученко Б.М., Коростильов Р.І. Вплив туристичного потенціалу на соціально-економічний розвиток м. Новомосковська Дніпропетровської області. *Український журнал прикладної економіки та техніки*. 2023. № 4. С. 44-48. <https://doi.org/10.36887/2415-8453-2023-4-6>. (0,38 друк. арк., особистий внесок автора: обґрунтовано підхід до оцінювання туристичного потенціалу Новомосковська та його вплив на соціально-економічний розвиток території – 0,25 друк. арк.). Index Copernicus, Google Scholar.

33. **Герасименко Т.В.**, Олійник А.І., Дідусь А.Ю. Стратегічні пріоритети розвитку санаторно-курортної сфери України. *Економіка та суспільство*. 2023. № 58. <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2023-58-18>. (0,53 друк. арк., особистий внесок автора: обґрунтовано стратегічні пріоритети та напрями підвищення ефективності розвитку санаторно-курортної сфери України – 0,3 друк. арк.). Index Copernicus, Google Scholar.

34. Безугла, Л., Куваєва, Т., **Герасименко Т.В.** Проблеми та перспективи розвитку інклюзивного туризму в Україні та Європі. *Економіка та суспільство*. 2022. № 43. <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2022-43-3>. (0,48 друк. арк., особистий внесок автора: обґрунтовано роль безбар'єрного середовища та доступного туризму в соціальній інтеграції – 0,16 друк. арк.). Index Copernicus, Google Scholar.

35. Безугла, Л.С., Белобородова, М.В., Герасименко Т.В. Формування інклюзивно-реабілітаційного туризму в Україні. *Інновації та технології в сфері послуг і харчування*. 2022. № 2(6), С. 20-25. [https://doi.org/10.32782/2708-4949.2\(6.2022.4](https://doi.org/10.32782/2708-4949.2(6.2022.4). (0,44 друк. арк., особистий внесок автора: визначено функціональну модель інклюзивно-реабілітаційного туризму та обґрунтовано його реабілітаційну й соціалізаційну роль – 0,15 друк. арк.). Index Copernicus, Google Scholar.

36. Shapoval V.M., **Herasymenko T.V.**, Yurchishina L.I. Assessment of the competitiveness of the tourist enterprise in the modern conditions. *Економіка і регіон. Науковий вісник*. 2020. № 4(79). С. 35–42. URL: https://www.researchgate.net/publication/368028922_Assessment_of_the_Competitiveness_of_the_Tourist_Enterprise_in_the_Modern_Conditions. (0,45 друк. арк., особистий внесок автора: обґрунтовано системний підхід до оцінювання конкурентоспроможності туристичного підприємства та роль конкурентних стратегій у його сталому розвитку – 0,15 друк. арк.). Index Copernicus, Google Scholar.

37. Шаповал В.М., **Герасименко Т.В.** Increasing the efficiency of using economic potential of tourist complex. *Інноваційна економіка*. 2019. № 3–4. С. 59–64. URL: <http://inneco.org/index.php/innecoua/article/view/43>. (0,5 друк. арк., особистий внесок автора: обґрунтовано підхід та інтегральний показник оцінювання ефективності використання економічного потенціалу підприємств туристичного комплексу – 0,3 друк. арк.). Index Copernicus, Google Scholar.

38. Шаповал В.М., **Герасименко Т.В.**, Белобородова М.В. Формування та розвиток конкуренції в ринковій економіці (на прикладі туристичної індустрії України). *Теоретичні і практичні аспекти економіки та інтелектуальної власності*. 2018. № 18. С. 43–51. URL: <https://doi.org/10.31498/2225-6407.18.2018.180061>. (0,48 друк. арк., особистий внесок автора: обґрунтовано методологію оцінювання досяжного рівня конкурентоспроможності туристичних дестинацій – 0,2 друк. арк.). Index Copernicus.

39. Шаповал В.М., **Герасименко Т.В.**, Шпак М.В. Розробка актуальних економічних стратегій підприємств туристичної галузі України. *Приазовський економічний вісник*. 2017. № 2(02). URL: https://pev.kpu.zp.ua/journals/2017/2_02_uk/18.pdf. (0,43 друк. арк., особистий внесок автора: розроблено модель економічної стратегії туристичних підприємств та індикатори досягнення стратегічних цілей – 0,22 друк. арк.). Index Copernicus, Google Scholar.

40. Шаповал В.М., Пашкевич М.С., **Герасименко Т.В.** Планування сталого розвитку туристичної території (на прикладі Дніпропетровської області). *Науковий погляд: економіка та управління*. 2017. № 2(58). С. 170–179. URL: http://www.scientificview.umsf.in.ua/archive/2017/2_58_2017/18.pdf. (0,43 друк. арк., особистий внесок автора: розроблено методику короткострокового планування розвитку туризму на основі оптимізації бюджетних інвестицій – 0,2 друк. арк.). Index Copernicus, Google Scholar.

41. Шаповал В.М., **Герасименко Т.В.**, Шпак М.В. Управління розвитком туризму (на прикладі Дніпропетровської області). *Економічний вісник НГУ*. 2017. №1(61). С. 159–166. URL: https://ev.nmu.org.ua/docs/2018/1/EV20181_159-166.pdf. (0,52 друк. арк., особистий внесок автора: обґрунтовано створення регіональної системи управління туризмом на засадах програмно-цільового і маркетингово-аналітичного підходів – 0,25 друк. арк.). Index Copernicus, Google Scholar.

42. Шаповал В.М., **Герасименко Т.В.** Фактори та принципи підвищення ефективності діяльності підприємств туристичного комплексу. *Економічний вісник НГУ*. 2016. №3 (55). С. 79–86. URL: https://ev.nmu.org.ua/docs/2016/3/EV20163_079-086.pdf. (0,48 друк. арк., особистий внесок автора: обґрунтовано фактори та принципи підвищення ефективності підприємств туристичного комплексу з урахуванням міжгалузевих зв'язків – 0,35 друк. арк.). Index Copernicus, Google Scholar.

43. Шаповал В.М., **Герасименко Т.В.** Особливості реалізації інформаційних технологій відповідно до підприємств туристичного комплексу.

Сталий розвиток економіки. 2016. № 3(32). С. 79–85. URL: <https://economdevelopment.in.ua/index.php/journal/article/view/370/353>. (0,39 друк. арк., особистий внесок автора: обґрунтовано вплив інформаційно-комунікаційних технологій на ефективність, витрати та результати діяльності підприємств туристичного комплексу – 0,25 друк. арк.). Index Copernicus, Google Scholar.

44. Шаповал В.М., Герасименко Т.В. Основи стратегічного управління розвитком туристичної галузі України. *Інноваційна економіка*. 2016. №9-10(6). С.37–44. URL: https://ie.at.ua/IE_2016/InnEko_9-10_2016.pdf. (0,53 друк. арк., особистий внесок автора: обґрунтовано стратегічні напрями розвитку туристичної галузі та використання туристської ренти для її ресурсного забезпечення – 0,35 друк. арк.). Index Copernicus, Google Scholar.

Статті в наукових виданнях іноземних держав:

45. Herasymenko T. V. Innovation and investment development of the regional tourist infrastructure of Ukraine. *International Scientific Journal Business-Engineering. Georgian Technical University*. 2025. №3-4. P. 275-278. URL: <https://drive.google.com/file/d/1SOGR-KZQMoOetFW6G1odSjtw2dWwIwmy/view>. (0,4 друк. арк.). Журнал включений до міжнародної наукометричної бази Google Scholar та локальної грузинської бази Techinformi.

46. Herasymenko T. V. Assessment of investment and innovation activity of high-tech TNCs. *International Scientific Journal Business-Engineering. Georgian Technical University*. 2024. №3-4. P. 193-195. URL: https://drive.google.com/file/d/1_eMFG-BXWDsJvCyL2eJ0IT54GBGpM07Y/view. (0,24 друк. арк.). Журнал включений до міжнародної наукометричної бази Google Scholar та локальної грузинської бази Techinformi.

47. Bezuhla L., Herasymenko T., Bieloborodova M. Volunteering and Volunteer Tourism: Challenges and Realities. *Green, Blue and Digital Economy Journal*. 2022. № 3(2), 1-8. URL: <https://doi.org/10.30525/2661-5169/2022-2-1>. (0,53 друк. арк., особистий внесок автора: обґрунтовано напрями розвитку міжнародної співпраці у сфері волонтерського туризму – 0,17 друк. арк.).

Журнал включено до міжнародних наукометричних баз Index Copernicus, Google Scholar.

Вибрані праці апробаційного характеру:

48. Shapoval V., Bieloborodova M., **Herasymenko T.**, Dubrova N., Nechepurenko M. Resource Management of Stakeholders in the Concept of Business Social Responsibility. Proceedings of the 37th International Business Information Management Association (IBIMA), Cordoba, Spain, 1–2 April, 2021. – P. 8536–8544. – available at: <https://ibima.org/accepted-paper/40189-2/> ISBN: 978-0-9998551-6-4; U.S.A. Library of Congress: ISSN: 2767-9640. *(0,64 друк. арк., особистий внесок автора: обґрунтовано ресурсний підхід до групування та взаємодії стейкхолдерів на засадах Парето-оптимальності – 0,13 друк. арк.).*

49. Shapoval V., **Herasymenko T.**, Bieloborodova M., Kyryliuk I., Dubrova N. Integrated Approach to Development of Tourism Industry in the Ukraine Regional Based on Modern Information Technologies. Proceedings of the 37th International Business Information Management Association (IBIMA), 1–2 April, Cordoba, Spain, 2021. – P. 8527-8535 available at: <https://ibima.org/accepted-paper/integrated-approach-to-development-of-tourism-industry-in-the-ukrainian-regions-based-on-modern-information-technologies>. *(0,71 друк. арк., особистий внесок автора: обґрунтовано роль інформаційних технологій у використанні туристичних ресурсів і розвитку туристичних територій – 0,14 друк. арк.).*

50. Kyryliuk I., Shapoval V., Povorozniuk I., **Herasymenko T.**, Lytvyn O. Tourism during Pandemic of COVID-19: Analysis of the Situation and Ways out of the Crisis. The 36th IBIMA (International Business Information Management Association) Conference, Granada, Spain, 4–5 November. 2020. P.8888–8896. URL: <https://ibima.org/accepted-paper/tourism-during-pandemic-of-covid-19-analysis-of-the-situation-and-ways-out-of-the-crisis/>. *(0,6 друк. арк., особистий внесок автора: обґрунтовано застосування інновацій, інформаційних технологій і smart-туризму для відновлення галузі після пандемії COVID-19 – 0,12 друк. арк.).*

51. Shapoval V., **Herasymenko T.**, Kyryliuk I., Berbets T., Lytvyn O. Planning of Sustainable Development of Tourism in Ukraine (on the Example of the

Dnepropetrovsk Region). The 36th IBIMA (International Business Information Management Association) Conference, Granada, Spain, 4–5 November. 2020. URL: <https://ibima.org/accepted-paper/planning-of-sustainable-development-of-tourism-in-ukraine-on-the-example-of-the-dnepropetrovsk-region/> (0,71 друк. арк., особистий внесок автора: обґрунтовано інформаційні інструменти управління сталим розвитком туристичних територій – 0,14 друк. арк.).

52. Шаповал В.М., Герасименко Т.В., Шаповал І.А. Особливості реалізації цифрових технологій у туризмі. Збірник тез I Міжнародної науково-практичної конференції «Сталий розвиток туризму на засадах партнерства». Львів: 31 жовтня - 1 листопада 2018 р. ЛТЕУ. С. 252-255. URL: <http://surl.li/sbcvs>. (0,19 друк. арк., особистий внесок: обґрунтовано вплив інформаційно-комунікаційних технологій на просторову організацію та ефективність підприємств туристичного комплексу – 0,07 друк. арк.).

53. Herasymenko T. Prospects for the development of rural tourism in the Dnepropetrovsk region. Tourism in conditions of uncertainty: from theory to practice: Materials of I international scientific-practical Internet conference, May 12, 2021, Dnipro / scientific red. V.M. Shapoval; Ministry of Education and Science of Ukraine, Nat. tech. Dnipro Polytechnic University. Dnipro: NTU «DP», 2021. С.37-39. URL: <https://surl.li/ulhbfj>. (0,18 друк. арк.).

54. Herasymenko T.V. Economic and organizational basis for the development of Ukrainian rural tourism. Теорія, практика та інновації розвитку туристичної і готельно-ресторанної індустрії : матеріали Міжнародної науково-практичної конференції, 27-28 травня 2021 р., м. Умань. Умань: Уманський національний університет садівництва, 2021. С. 34-36. <https://lib.udau.edu.ua/server/api/core/bitstreams/6f25f043-7b3f-4571-84a7-66c71c481152/content>. (0,2 друк. арк.).

55. Bieloborodova M., Herasymenko T. Prerequisites for Sustainable Tourism Development in the Regions of Ukraine. Сталий розвиток – XXI століття. Дискусії 2021: матеріали VII Міжнародної науково-практичної конференції / Національний університет “Києво-Могилянська академія” / за ред. проф.

Хлобистова Є.В. Київ, 2021. С. 458-467.
<https://nubip.edu.ua/sites/default/files/u423/materials21.pdf>. (0,59 друк. арк., особистий внесок автора: застосовано екологічну криву Кузнеця для оцінювання сталого туризму в регіонах України та зв'язку доходів з екологічною орієнтацією попиту – 0,27 друк. арк.).

56. Пилипенко Г., Герасименко Т. Соціокультурні фактори розвитку українського бізнесу. Міжнародна науково-практична інтернет-конференція «Соціально-компетентне управління та безпека підприємницьких структур в умовах воєнної економіки». (Волинський національний університет імені Лесі Українки, м. Луцьк, 28-29 жовтня 2022 р.). С. 189-191. URL: <https://surl.lu/gmptyt>. (0,2 друк. арк., особистий внесок автора: проаналізовано соціокультурні чинники українського бізнесу за методикою Г. Хофстеде та їх вплив на організаційну культуру – 0,1 друк. арк.).

57. Пилипенко Г., Герасименко Т. Трансформації глобального середовища функціонування міжнародного бізнесу. Матеріали Міжнародної науково-практичної конференції «Управління розвитком економічного середовища в умовах глобальних трансформацій» (УІПА, м. Харків, 21–25 травня 2023 р.). С. 306-308. URL: https://repository.hneu.edu.ua/bitstream/123456789/29716/1/Iarmosh_O_Entrepreneurial%20competences_state%20fostering%20and%20governance.pdf. (0,2 друк. арк., особистий внесок автора: обґрунтовано вплив економічних, політичних і цифрових чинників глобального середовища на розвиток міжнародного бізнесу – 0,1 друк. арк.).

58. Герасименко Т.В. Вплив глобалізаційних процесів на розвиток туризму. Матеріали I Всеукраїнської науково-практичної конференції здобувачів вищої освіти і молодих вчених: Розвиток туристичного бізнесу, економіки та підприємництва: виклики сьогодення 26-27 вер. 2023 р. Дніпро. НТУ «ДП». С. 113-116. URL: <https://surl.li/rcqgnd>. (0,18 друк. арк.).

59. Герасименко Т.В. Інноваційний розвиток регіональної туристичної інфраструктури України. Матеріали II Всеукраїнської науково-практичної

конференції здобувачів вищої освіти і молодих вчених: Розвиток туристичного бізнесу, економіки та підприємництва: виклики сьогодення 26–27 вер. 2024 р. Дніпро. НТУ «ДП». С. 11-14. URL: <https://surl.li/uakqyz>. (0,22 друк. арк.).

60. Герасименко Т.В. Інноваційний розвиток інфраструктури для інклюзивного туризму у воєнний та післявоєнний період. Матеріали III Всеукраїнської науково-практичної конференції здобувачів вищої освіти і молодих вчених: Розвиток туристичного бізнесу, економіки та підприємництва: виклики сьогодення 25-26 вер. 2025 р. Дніпро. НТУ «ДП». С. 13-15. URL: <https://surl.lt/wuzbdm>. (0,2 друк. арк.).

61. Герасименко Т.В. Механізми державно-приватного партнерства в Україні та ЄС в інноваційному розвитку інфраструктури туризму. Маркетингові та організаційні механізми повоєнного розвитку галузі гостинності та туризму України: зб. тез доповідей III Міжнародної наук.-практ. конф. (12 листопада 2025 р., м. Харків). Частина 1. Харків : Нац.техн. ун-т «Харків. політехн. ін-т», 2025. С. 378-380. URL: https://drive.google.com/file/d/1OnFZPqs8h1moYgx1y9ydLhSnU_Zbrnqh/view. (0,2 друк. арк.).

62. Герасименко Т.В. Цифровізація готельно-ресторанного бізнесу в Україні шляхом доступної адаптації міжнародних інновацій: зб. тез доповідей XVI Міжнародної науково-технічної конференції аспірантів та молодих вчених, Дніпро, 04–06 березня 2026 року / НТУ «Дніпровська політехніка» – Дніпро : НТУ «ДП», 2026. С. 579-580. URL: <https://rmv.nmu.org.ua/ua/arkhiv-zbirok-konferentsiy/naukova-vesna.php>. (0,17 друк. арк.).

63. Герасименко Т.В. Інноваційний розвиток регіональної туристичної інфраструктури України на засадах сталого розвитку з урахуванням досвіду ЄС. Стратегії та політики ЄС: інституційна структура та механізми реалізації: матеріали III науково-практичної конференції (26-27.03.2026 р.) – Кривий Ріг: Навчально-науковий інститут економіки і торгівлі імені Михайла Туган-Барановського Криворізького національного університету, 2026. С. 133-135. URL:

http://elibrary.donnuet.edu.ua/2930/1/%D0%9A%D0%BE%D0%BD%D1%84%D0%B5%D1%80%D0%B5%D0%BD%D1%86%D1%96%D1%8F_2026.pdf. (0,2 друк. арк.).

64. Герасименко Т.В. Туристична інфраструктура як складова сталого розвитку регіонів у програмних документах. «Сучасні тенденції розвитку індустрії туризму та гостинності: Європейські практики та українські реалії»: матеріали V міжнародної науково-практичної конференції, м. Харків / колектив авторів; Харківський національний університет міського господарства імені О.М. Бекетова, 2026. С. 229-232. (0,27 друк. арк.).

ЗМІСТ

ВСТУП	33
РОЗДІЛ 1 НАУКОВІ ЗАСАДИ ФОРМУВАННЯ ТА РОЗВИТКУ РЕГІОНАЛЬНОЇ ТУРИСТИЧНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ В УМОВАХ ТРАНСФОРМАЦІЇ ЕКОНОМІКИ	48
1.1 Туристична інфраструктура як економічна категорія та об'єкт наукового дослідження	48
1.2 Просторова та багаторівнева організація регіональної туристичної інфраструктури на засадах сталого розвитку в умовах трансформації економіки	75
1.3 Концептуальні засади та пріоритетні напрями інноваційного розвитку регіональної туристичної інфраструктури	89
Висновки до розділу 1	115
Література до розділу 1	117
РОЗДІЛ 2 МЕТОДИЧНИЙ ІНСТРУМЕНТАРІЙ ІНТЕГРАЛЬНОГО ОЦІНЮВАННЯ ТА ПРОСТОРОВОЇ ДІАГНОСТИКИ РЕГІОНАЛЬНОЇ ТУРИСТИЧНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ	135
2.1 Концептуально-методологічні засади інтегрального оцінювання розвитку регіональної туристичної інфраструктури	135
2.2 Система індикаторів та алгоритм побудови інтегрального індексу розвитку регіональної туристичної інфраструктури	142
2.3 Просторова типологізація регіонів України за рівнем розвитку туристичної інфраструктури	169
Висновки до розділу 2	191
Література до розділу 2	194
РОЗДІЛ 3 ІНСТИТУЦІЙНЕ ТА ІННОВАЦІЙНО-ІНВЕСТИЦІЙНЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ТРАНСФОРМАЦІЇ РЕГІОНАЛЬНОЇ ТУРИСТИЧНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ ТА ОЦІНЮВАННЯ ЇЇ ЕКОНОМІЧНОЇ РЕЗУЛЬТАТИВНОСТІ	198
3.1 Цільові орієнтири сталого розвитку та інституційне забезпечення трансформації регіональної туристичної інфраструктури	198
3.2 Інноваційно-інвестиційне забезпечення трансформації основних складових туристичної інфраструктури України	224
3.3 Економічна результативність функціонування туристичної інфраструктури України: мультиплікативні та фіскальні ефекти	248
Висновки до розділу 3	280
Література до розділу 3	283

РОЗДІЛ 4 АДАПТАЦІЯ ЄВРОПЕЙСЬКОГО ДОСВІДУ УПРАВЛІННЯ ТУРИСТИЧНОЮ ІНФРАСТРУКТУРОЮ ТА ІНТЕГРАЛЬНЕ ОЦІНЮВАННЯ ПРІОРИТЕТНОСТІ ЇЇ ТРАНСФОРМАЦІЇ В РЕГІОНАХ УКРАЇНИ	296
4.1 Диференціація та типологія регіонів Європейського Союзу за рівнем розвитку туристичної інфраструктури	296
4.2 Комплексне оцінювання туристичного розвитку репрезентативних регіонів Європейського Союзу та типологізація моделей управління	319
4.3 Інтегральне оцінювання пріоритетності трансформації туристичної інфраструктури регіонів України	352
Висновки до розділу 4	385
Література до розділу 4	388
РОЗДІЛ 5 ОРГАНІЗАЦІЙНО-ЕКОНОМІЧНИЙ МЕХАНІЗМ ІННОВАЦІЙНОГО РОЗВИТКУ РЕГІОНАЛЬНОЇ ТУРИСТИЧНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ	407
5.1 Концептуальні засади організаційно-економічного механізму інноваційного розвитку туристичної інфраструктури	407
5.2 Економіко-математична модель підтримки прийняття інвестиційних рішень щодо розвитку регіональної туристичної інфраструктури	425
5.3 Стратегічне позиціонування регіонів та апробація диференційованих стратегій інноваційного розвитку туристичної інфраструктури	458
Висновки до розділу 5	475
Література до розділу 5	478
ВИСНОВКИ	483
ДОДАТКИ	489

ВСТУП

Актуальність теми дисертаційної роботи зумовлена необхідністю наукового обґрунтування інноваційного розвитку регіональної туристичної інфраструктури в умовах структурних, технологічних, інституційних, просторових і безпекових трансформацій економіки. Цифровізація, зелений перехід, зміна моделей туристичного споживання, посилення міжрегіональної конкуренції, наслідки пандемії COVID-19 та повномасштабної війни істотно змінили умови функціонування туристичної сфери. За таких обставин туристична інфраструктура має розглядатися як територіально організована багаторівнева соціально-економічна система, результативність якої визначається взаємодією матеріально-ресурсних, сервісних, цифрових, інституційних, інвестиційних та управлінських елементів. Регіональна туристична інфраструктура виконує ресурсно-забезпечувальні та інтеграційні функції, створюючи необхідні умови для туристичної діяльності й забезпечуючи взаємодію елементів туристичної системи регіону. Вона створює умови для доступу до туристичних ресурсів, формування, просування та споживання туристичного продукту, розвитку підприємництва, зростання зайнятості, податкових надходжень та інвестиційної привабливості територій. Її економічний вплив охоплює транспорт, торгівлю, будівництво, ресторанне господарство, культуру, спорт та інформаційні послуги, формуючи прямі, непрямі й індуковані ефекти. Проте наявність туристичних ресурсів та інфраструктурних об'єктів не гарантує належної соціально-економічної результативності. Реалізація туристичного потенціалу залежить від якості управління, інституційної спроможності, узгодженості інвестиційних рішень, рівня цифровізації, безбар'єрності, екологічної стійкості та безпеки.

Для України ця проблема є актуальною через міжрегіональні відмінності у стані транспортної, готельно-ресторанної, культурно-дозвілєвої та цифрової інфраструктури, рівнях інвестиційного забезпечення, управлінської зрілості й результативності туристичної сфери. Російсько-українська війна спричинила

руйнування інфраструктури, призвела до змін туристичних потоків, скорочення інвестиційних ресурсів і зростання безпекових ризиків, що посилили територіальні диспропорції. Частина регіонів має значний туристичний потенціал, але недостатні фінансові та управлінські можливості для його реалізації, тоді як у регіонах із відносно розвинутою інфраструктурою її потенціал не завжди забезпечує належну соціально-економічну результативність.

У період відновлення туристична інфраструктура може сприяти диверсифікації регіональної економіки, залученню інвестицій, створенню робочих місць і реалізації туристичного потенціалу територій. Це зумовлює необхідність диференційованого підходу до її розвитку. Розподіл обмежених інвестиційних ресурсів має враховувати інфраструктурний дефіцит, управлінську зрілість, резерв підвищення соціально-економічної результативності та здатність регіону забезпечити мультиплікативний ефект. Зазначене визначає потребу у формуванні інструментарію встановлення територіальних пріоритетів та обґрунтування інвестиційних рішень для органів державної влади й місцевого самоврядування, застосування якого сприятиме цільовому розподілу ресурсів, зменшенню просторових диспропорцій і збалансованому розвитку регіональної туристичної інфраструктури.

Важливим орієнтиром для України є досвід Європейського Союзу, де розвиток туристичної інфраструктури поєднується з політикою територіальної згуртованості, цифровою і зеленою трансформацією, сталою мобільністю, доступністю та управлінням туристичними дестинаціями. Водночас значна диференціація європейських регіонів за інфраструктурною насиченістю, туристичною спеціалізацією та моделями управління унеможливорює механічне перенесення окремих практик. Адаптація європейського досвіду має ґрунтуватися на просторовій типологізації регіонів, визначенні референтних моделей розвитку, оцінюванні управлінської зрілості та зіставленні моделей управління з потребами українських територій.

Теоретичні засади просторової організації економічної діяльності та

впливу інфраструктури на регіональний розвиток закладено у працях М. Фудзіти (Masahisa Fujita), П. Кругмана (Paul Krugman), Р. Капелло (Roberta Capello) і П. Нейкампа (Peter Nijkamp). Сутність, структуру, функції та регіональні особливості туристичної інфраструктури досліджували Н. Бошота, В. Папп, О. Лендел, М. Поколодна, І. Писарева, А. Голод, І. Сторонянська, Г. Горіна, Н. Іванова, Ю. Бочарова та інші науковці. Проблеми сталого, просторового, інноваційного та фінансово-інвестиційного розвитку туризму висвітлено у працях Н. Павліхи, І. Цимбалюк, А. Савчук, Л. С. Безуглої, М. В. Белобородової, Л. А. Бондаренко, О. В. Панухник, І. В. Крупіци та І. В. Кошкарди. Стратегічні, інноваційні та управлінські аспекти розвитку туристичної сфери, підприємств і DESTINATION досліджували М. Бойко, А. Охріменко, І. Комарницький, М. Босовська, Л. Гончар, А. Квілінський, О. Люльов, В. Поліщук, М. Барна та Л. Бовш. У працях У. Гретцель (Ulrike Gretzel), М. Сігали (Marianna Sigala), Чжен Сяна (Zheng Xiang), Ч. Ку (Chulmo Koo), С. Пайка (Steven Pike) і С. Дж. Пейджа (Stephen J. Page) розвинено наукові підходи до інноваційного й цифрового розвитку туризму, управління DESTINATION та взаємодії стейкхолдерів.

Попри значний доробок науковців, недостатньо розроблено цілісний підхід, що поєднує інтегральне оцінювання та просторову діагностику туристичної інфраструктури, визначення управлінської зрілості й пріоритетність трансформації, розподіл інвестиційних ресурсів і вибір диференційованих стратегій з урахуванням безпекових, інклюзивних та європейських орієнтирів.

Отже, актуальність дослідження зумовлена необхідністю розроблення теоретико-методологічних, методичних і організаційно-економічних засад інноваційного розвитку регіональної туристичної інфраструктури в межах двоконтурного механізму, спрямованого на зменшення територіальних диспропорцій, підвищення результативності інвестицій і забезпечення сталого розвитку регіонів України.

Зв'язок роботи з науковими планами, програмами, темами. Дисертаційну роботу виконано відповідно до плану НДР НТУ «Дніпровська політехніка» за темами: «Інтеграція України у світовий ринок туристичних

послуг» (2016–2020 рр., ДРН 0116U005632) визначено напрями інтеграції туристичної сфери України; «Соціальна відповідальність у системі підприємницької діяльності» (2020–2023 рр., ДРН 0120U104934) – обґрунтовано засади соціально відповідального підприємництва; «Поведінкова економіка як основа прийняття управлінських рішень суб'єктами економічних відносин» (2020–2023 рр., ДРН 0120U104935) – виокремлено поведінкові чинники прийняття управлінських рішень; «Організаційно-економічне забезпечення розвитку туристично-рекреаційних територій на засадах євроінтеграції» (2023–2025 рр., ДРН 0123U102800) – систематизовано європейські підходи до управління туристично-рекреаційними територіями; «Розвиток регіональної туристичної інфраструктури в повоєнному відновленні» (2024–2026 рр., ДРН 0124U004717) – виявлено просторові диспропорції, пріоритети трансформації та напрями інвестиційного забезпечення туристичної інфраструктури.

Мета дисертаційної роботи полягає у теоретико-методологічному обґрунтуванні та розробленні цілісної системи концептуальних, методичних і організаційно-економічних засад інноваційного розвитку регіональної туристичної інфраструктури в умовах трансформації економіки, спрямованих на підвищення результативності функціонування туристичної сфери та використання інфраструктурного потенціалу регіонів з урахуванням принципів сталого розвитку, інклюзивності, інституційної спроможності й безпекових викликів.

Поставлена у роботі мета визначила необхідність вирішення наступних завдань:

- розвинути понятійно-категоріальний апарат економіки туристичної діяльності, уточнивши зміст, структуру, функції та місце туристичної інфраструктури в регіональній економіці;
- обґрунтувати просторову й багаторівневу організацію регіональної туристичної інфраструктури, закономірності, чинники та напрями її трансформації на засадах сталого розвитку;
- дослідити еволюцію наукових підходів і систематизувати види інновацій

у туризмі, обґрунтувати засади та пріоритети інноваційного розвитку регіональної туристичної інфраструктури;

- розробити концептуально-методичні засади комплексного оцінювання регіональної туристичної інфраструктури з урахуванням її багатокomпонентності, ієрархічності та просторової диференціації;

- сформувати систему індикаторів, обґрунтувати методи їх нормалізації, агрегування і зважування та розробити алгоритм побудови інтегрального індексу;

- здійснити інтегральне оцінювання туристичної інфраструктури регіонів України, виявити просторові диспропорції, сформувати типологію «ядро – внутрішня напівпериферія – зовнішня напівпериферія – периферія» та оцінити її стійкість до зміни ваг;

- визначити цільові орієнтири сталого розвитку й обґрунтувати інституційне забезпечення трансформації регіональної туристичної інфраструктури з розмежуванням функцій та інструментів взаємодії суб'єктів різних рівнів;

- проаналізувати стан, динаміку й збалансованість інноваційно-інвестиційного забезпечення туристичної інфраструктури України, оцінити відповідність обсягів інвестування отриманим результатам і визначити напрями трансформації;

- удосконалити науково-практичні засади оцінювання економічної результативності туристичної інфраструктури шляхом визначення мультиплікативних, міжгалузевих і фіскальних ефектів за моделлю «витрати – випуск» та формування інтегрованого сектора «туристична інфраструктура»;

- дослідити просторову диференціацію регіонів ЄС за рівнем розвитку туристичної інфраструктури та розробити типологію NUTS 2 із референтними моделями на основі факторного і кластерного аналізу;

- комплексно оцінити інфраструктурне забезпечення, туристичну результативність та екологічну стійкість репрезентативних регіонів ЄС, типологізувати моделі управління DESTINACIAMI й обґрунтувати підхід до

оцінювання управлінської зрілості;

- інтегрально оцінити управлінську зрілість і соціально-економічну результативність туристичної сфери регіонів України, розробити індекс пріоритетності трансформації та визначити територіальні пріоритети інноваційного розвитку туристичної інфраструктури;

- розробити методологічну концепцію двоконтурної побудови організаційно-економічного механізму інноваційного розвитку регіональної туристичної інфраструктури, обґрунтувати його принципи, складові, рівні реалізації, склад суб'єктів, інструменти та взаємодію стратегічного й економічного контурів;

- побудувати економіко-математичну модель підтримки інвестиційних рішень за обмеженого бюджету, що поєднує пріоритетність трансформації, гарантований і пріоритетний розподіл ресурсів, адаптивний коефіцієнт потенційного мультиплікативного ефекту та оцінювання потенційної економічної результативності й сценарної стійкості;

- розробити й апробувати на рівні територіальних громад методичний підхід до стратегічного управління інноваційним розвитком регіональної туристичної інфраструктури, що поєднує оцінювання і позиціонування територій із вибором моделей управління, пріоритетних і комплементарних стратегій.

Об'єктом дослідження є процес інноваційного розвитку регіональної туристичної інфраструктури в умовах трансформації економіки, що реалізується через взаємодію стратегічного та економічного контурів організаційно-економічного механізму його забезпечення.

Предметом дослідження є теоретико-методологічні засади, методичний інструментарій та організаційно-економічний механізм інноваційного розвитку регіональної туристичної інфраструктури, що ґрунтується на її інтегральному оцінюванні, просторовій діагностиці, стратегічному позиціонуванні, інвестиційному забезпеченні та взаємодії стратегічного й економічного контурів з урахуванням сталості, інклюзивності, інституційної спроможності й

безпекових викликів.

Методи дослідження. Методи наукової абстракції, аналізу, синтезу, системний, структурно-функціональний, інституційний і просторовий підходи застосовано для уточнення сутності, структури та чинників розвитку туристичної інфраструктури, аналізу інституційної взаємодії та регіональних диспропорцій. Бібліометричний аналіз у VOSviewer, контент-аналіз, порівняння, класифікацію і типологізацію використано для дослідження наукового дискурсу, стратегічних документів, управлінських моделей і групування регіонів. Економіко-статистичні, розрахунково-аналітичні та кореляційні методи застосовано для оцінювання динаміки, інвестицій, зайнятості, фінансування, податкових надходжень та економічної результативності; коефіцієнти Спірмена і Кендалла – для перевірки стійкості рейтингів. Методи композитного оцінювання, нормування, зважування, агрегування, ранжування, просторової типологізації та аналізу чутливості використано для побудови індексів TI, UMI, SEPI і TPI та визначення просторових і стратегічних груп регіонів. Метод головних компонентів, z-стандартизацію, кореляцію Пірсона, критерії Кайзера–Мейєра–Олкіна і Бартлетта та кластеризацію k-середніх застосовано для багатовимірного аналізу регіонів ЄС; метод аналізу ієрархій Сааті – для обґрунтування ваг. Міжгалузевий баланс «витрати–випуск» і структурну декомпозицію використано для оцінювання прямих, непрямих та індукованих ефектів і мультиплікаторів; економіко-математичне моделювання, сценарний аналіз і метод Монте-Карло – для розподілу інвестицій та перевірки стійкості моделі; кейсовий і порівняльний – для апробації механізму в Самарівській та Перещепинській громадах; табличний, графічний і картографічний – для узагальнення та візуалізації результатів.

Інформаційну базу становлять нормативно-правові акти, стратегії та програми розвитку туризму; офіційні статистичні, бюджетні, податкові й аналітичні матеріали органів державної влади та місцевого самоврядування України. Для міжрегіональних порівнянь використано дані Eurostat, EU Tourism Dashboard, Європейської комісії, UN Tourism, OECD, World Economic Forum та

офіційних ресурсів країн ЄС на рівнях NUTS 0 і NUTS 2. Апробацію розроблених підходів здійснено на матеріалах Самарівської та Перещепинської міських територіальних громад. Теоретичну основу сформуvalи праці вітчизняних і закордонних учених.

Наукова новизна одержаних результатів полягає у вирішенні важливої наукової проблеми щодо розроблення теоретико-методологічних, методичних та прикладних засад інноваційного розвитку регіональної туристичної інфраструктури в умовах трансформації економіки. До основних наукових результатів, одержаних особисто авторкою, належать такі:

Вперше:

- запропоновано просторову типологізацію європейських регіонів за NUTS 2 із виокремленням чотирьох моделей розвитку туристичної інфраструктури (збалансована, трансформаційна, висококонцентрована та інтенсивна) на основі факторно-кластерного аналізу, що дозволило сформуvalи референтне підґрунтя адаптації європейських моделей управління до умов трансформації економіки України;

- розроблено інтегральний індекс пріоритетності трансформації туристичної інфраструктури (TPI), який, на відміну від існуючих підходів, поєднує оцінювання інфраструктурного дефіциту (TI), управлінської зрілості регіону (UMI) та резерву підвищення соціально-економічної результативності туристичної сфери (SEPI). Вагові коефіцієнти складових індексу визначено на основі методу аналізу ієрархій Сааті, що забезпечує об'єктивізацію інтегрального оцінювання та науково обґрунтоване визначення пріоритетності трансформації туристичної інфраструктури територій;

- методологічну концепцію формування та функціонування організаційно-економічного механізму інноваційного розвитку регіональної туристичної інфраструктури, яка, на відміну від існуючих, ґрунтується на двоконтурному механізмі (стратегічному та економічному) з їх подальшим узгодженням у процесі прийняття управлінських рішень. Стратегічний контур забезпечує визначення пріоритетності трансформації, стратегічне позиціонування територій

і вибір моделей управління, економічний – передбачає розподіл інвестиційних ресурсів та визначає їх потенційні економічні результати.

Удосконалено:

- методологічний підхід до комплексного оцінювання стану регіональної туристичної інфраструктури, відмінною рисою якого є інтегрування в єдину систему матеріально-ресурсної, соціально-еколого-економічної та інноваційно-інклюзивної складових із застосуванням системи композитних індикаторів, зокрема воєнно-безпекових чинників, що забезпечує об'єктивне визначення рівня розвитку туристичної інфраструктури та її трансформаційного потенціалу;

- просторову модель диференціації регіонів України за рівнем розвитку туристичної інфраструктури, яка, на відміну від існуючих, ґрунтується на інтерпретації результатів інтегрального оцінювання регіонів за типологізацією «ядро – внутрішня напівпериферія – зовнішня напівпериферія – периферія» та оцінюванні стійкості просторової класифікації за допомогою аналізу чутливості до зміни вагових коефіцієнтів, що забезпечує виявлення просторових закономірностей і територіальних диспропорцій та дозволяє якісно оцінити стан регіональної туристичної інфраструктури;

- науково-практичні засади оцінювання мультиплікативного ефекту туристичної інфраструктури на основі моделі міжгалузевого балансу «витрати–випуск», що, на відміну від існуючих розробок, передбачає формування інтегрованого сектора «туристична інфраструктура» шляхом агрегування взаємопов'язаних видів економічної діяльності та паралельне обчислення мультиплікаторів першого і другого типів. Це дозволяє обґрунтовувати внесок туристичної інфраструктури у формування валового регіонального продукту та визначати її роль як драйвера економічної активності, що генерує додатковий економічний ефект у транспорті, торгівлі, будівництві, харчовій промисловості та інших суміжних сферах, сприяючи збалансованому розвитку територій і посиленню впливу галузі на розвиток національної економіки;

- економіко-математичну модель підтримки інвестиційних рішень щодо інноваційного розвитку регіональної туристичної інфраструктури в умовах

обмеженого бюджету, яка ґрунтується на використанні індексу пріоритетності трансформації туристичної інфраструктури як інтегрального критерію диференційованого розподілу інвестиційних ресурсів. Поділ бюджету на гарантовану та пріоритетну складові забезпечує поєднання територіальної збалансованості базової підтримки з концентрацією ресурсів відповідно до потреби у трансформації та управлінської спроможності регіонів;

- економіко-математичне забезпечення оцінювання потенційних результатів інвестування в регіональну туристичну інфраструктуру, особливістю якого є послідовна інтеграція в єдину систему індексу пріоритетності трансформації туристичної інфраструктури, адаптивного коефіцієнта потенційного мультиплікативного ефекту, функціонально залежного від рівня управлінської зрілості території, індексу інвестиційного забезпечення, індексу потенційного економічного ефекту та сукупного економічного імпульсу. Стійкість отриманих результатів оцінюється за допомогою аналізу чутливості та імітаційного моделювання методом Монте-Карло в межах установлених сценарних припущень;

- методичний підхід до стратегічного управління, який, на відміну від існуючих, ґрунтується на переході від результатів комплексного оцінювання території до вибору стратегічних управлінських рішень через визначення стратегічної групи, ідентифікацію домінуючих управлінських потреб, функціональне зіставлення з референтними моделями управління, сформованими на основі європейського досвіду, вибір організаційної моделі, пріоритетної та комплементарних стратегій інноваційного розвитку. Підхід передбачає адаптацію складу показників, ваг і шкал до територіальних систем різного ієрархічного рівня.

Набуло подальшого розвитку:

- понятійно-категоріальний апарат економіки туристичної діяльності шляхом уточнення змісту поняття «регіональна туристична інфраструктура», яку, на відміну від поширених, запропоновано розглядати як територіально організовану багаторівневу соціально-економічну систему взаємопов'язаних

матеріально-ресурсних об'єктів, сервісних та інформаційно-комунікаційних засобів, а також інституційно-управлінських механізмів, взаємодія яких забезпечує доступність туристичних ресурсів та їх залучення до формування, просування і споживання туристичного продукту, створення безпечних та інклюзивних умов перебування відвідувачів і передумов для формування соціально-економічних ефектів у регіоні;

– теоретичні положення хронологізації наукового дискурсу у сфері інновацій у туристичній діяльності, специфіка яких полягає у поєднанні ретроспективного бібліометричного аналізу та змістової систематизації наукових публікацій за ключовими тематичними кластерами, що дозволило виявити трансформацію наукових уявлень про інноваційний розвиток регіональної туристичної інфраструктури та структурувати предметне поле дослідження;

– інструментарій оцінювання структурної збалансованості інвестиційного забезпечення регіональної туристичної інфраструктури, особливістю якого є комплексне використання показників рівня та стабільності інвестиційної активності, інвестиційної віддачі, інвестиційної ємності, а також статистичної оцінки взаємозв'язку між обсягами інвестицій і результатами функціонування її структурних компонентів (транспорт, колективні засоби розміщення, громадське харчування, сфера мистецтва, спорту, розваг та відпочинку), що дає змогу виявляти невідповідність між обсягами інвестування та економічною віддачею окремих сегментів туристичної інфраструктури й обґрунтовувати стратегічні напрями їх інноваційно-інвестиційної трансформації;

– наукові положення щодо інституційного забезпечення інноваційного розвитку регіональної туристичної інфраструктури, особливістю яких є застосування авторської типології регіонів України за домінуючими управлінськими профілями. Типологію сформовано за результатами оцінювання управлінської зрілості та функціонального зіставлення з європейськими референтними моделями управління туристичними дестинаціями, що дало змогу обґрунтувати диференційований підхід до вибору моделей управління

відповідно до інституційних характеристик, домінуючих управлінських потреб і особливостей розвитку туристичної інфраструктури.

Практичне значення одержаних результатів. Наукові результати та практичні рекомендації, сформульовані авторкою, використані при виконанні господарських договорів «Дослідження туристично-рекреаційного потенціалу та тенденції розвитку туристичного ринку у Царичанській територіальній громаді» (2023 р.), «Оцінка впливу збройної агресії РФ на соціально-економічний стан Перещепинської міської територіальної громади та обґрунтування механізмів його відновлення» (2025 р.), та «Дослідження туристичного потенціалу Перещепинської міської територіальної громади та формування стратегічних напрямів його розвитку» (2025 р.) (довідка бухгалтерської служби НТУ «Дніпровська політехніка»). Основні положення та рекомендації дисертації впроваджено в діяльність органів державної влади, місцевого самоврядування та профільних організацій. Науковою радою з туризму при Державному агентстві розвитку туризму України використано підходи до комплексного оцінювання туристичної інфраструктури, визначення пріоритетності її трансформації, стратегічного групування регіонів і вибору диференційованих стратегій та моделей управління (довідка № 1349/01-2-26 від 04.08.2026 р.). Асоціацією готельних об'єднань та готелів міст України застосовано індекс пріоритетності трансформації для визначення інфраструктурних обмежень, інвестиційних пріоритетів і напрямів підвищення конкурентоспроможності готельної сфери (довідка № 229 від 17.03.2026 р.). Управлінням культури, туризму, національностей і релігій Дніпропетровської ОДА використано підходи до оцінювання туристичної інфраструктури, моделювання сценаріїв її розвитку та обґрунтування адаптивних стратегій управління (довідка № 591/0/161-25 від 07.03.2025 р.). Поляницькою сільською радою впроваджено рекомендації щодо визначення пріоритетів туристичного розвитку, підвищення конкурентоспроможності громади та залучення інвестицій (довідка № 337/03-19 від 20.08.2025 р.). Департаментом економічного розвитку Кам'янської міської ради застосовано методику стратегічного групування територій для вибору

напрямів трансформації, моделей управління та розподілу інвестиційних ресурсів (довідка № 01-01/266 від 21.04.2026 р.). Царичанською селищною радою використано рекомендації щодо оцінювання туристичної інфраструктури, розвитку рекреаційних територій, туристичних маршрутів і місцевого підприємництва (довідка № 2628-26/02-10 від 06.08.2026 р.). Самарівською міською радою впроваджено рекомендації щодо оцінювання туристичного потенціалу, підготовки програмних документів і формування туристичного бренду громади (довідка № 79 від 16.04.2026 р.). Перещепинською міською територіальною громадою використано організаційно-економічний механізм для оцінювання інвестиційних проєктів, прогнозування їх результативності та визначення пріоритетів розвитку туристичної інфраструктури (довідка № 2.25-2060 від 19.06.2026 р.). Теоретико-методологічні положення дослідження використано в НТУ «Дніпровська політехніка» при викладанні дисциплін «Стратегічне управління туристичними дестинаціями» та «Рекреаційна економіка» з питань розвитку територій, оцінювання туристичної інфраструктури й обґрунтування інвестиційних рішень (довідка № 23/42/-46-23 від 09.04.2026 р.).

Особистий внесок. Дисертація є самостійно виконаним завершеним науковим дослідженням, у якому обґрунтовано нові теоретико-методологічні положення, розроблено методичні підходи, організаційно-економічний механізм, економіко-математичний інструментарій та практичні рекомендації щодо інноваційного розвитку регіональної туристичної інфраструктури в умовах трансформації економіки. Усі наукові положення, висновки й рекомендації, що визначають наукову новизну та практичне значення дисертаційної роботи, одержані авторкою особисто. Із наукових праць, опублікованих у співавторстві, у дисертації використано лише ті ідеї, положення та результати, які є особистим науковим доробком здобувачки.

Апробація результатів дисертації. Основні теоретико-методологічні положення, методичні розробки та результати прикладних досліджень за темою дисертації оприлюднено й апробовано на міжнародних і всеукраїнських

науково-практичних конференціях, зокрема: I Міжнародній науково-практичній конференції «Сталий розвиток туризму на засадах партнерства» (м. Львів, 2018 р.); 36th та 37th International Business Information Management Association Conference – IBIMA (м. Гранада та м. Кордова, Іспанія, 2020, 2021 pp.); I Міжнародній науково-практичній інтернет-конференції «Туризм в умовах невизначеності: від теорії до практики» (м. Дніпро, 2021 р.); Міжнародній науково-практичній конференції «Теорія, практика та інновації розвитку туристичної і готельно-ресторанної індустрії» (м. Умань, 2021 р.); VII Міжнародній науково-практичній конференції «Сталий розвиток – XXI століття. Дискусії 2021» (м. Київ, 2021 р.); Міжнародній науково-практичній інтернет-конференції «Соціально-компетентне управління та безпека підприємницьких структур в умовах воєнної економіки» (м. Луцьк, 2022 р.); Міжнародній науково-практичній конференції «Управління розвитком економічного середовища в умовах глобальних трансформацій» (м. Харків, 2023 р.); I, II та III Всеукраїнських науково-практичних конференціях здобувачів вищої освіти і молодих учених «Розвиток туристичного бізнесу, економіки та підприємництва: виклики сьогодення» (м. Дніпро, 2023, 2024, 2025 pp.); III Міжнародній науково-практичній конференції «Маркетингові та організаційні механізми повоєнного розвитку галузі гостинності та туризму України» (м. Харків, 2025 р.); XVI Міжнародній науково-технічній конференції аспірантів та молодих учених (м. Дніпро, 2026 р.); III науково-практичній конференції «Стратегії та політики ЄС: інституційна структура та механізми реалізації» (м. Кривий Ріг, 2026 р.); V Міжнародній науково-практичній конференції «Сучасні тенденції розвитку індустрії туризму та гостинності: європейські практики та українські реалії» (м. Харків, 2026 р.).

Публікації. Основні положення та результати дисертаційної роботи висвітлено у 64 наукових працях загальним обсягом 55,7 авт. арк., з яких особисто авторці належить 42,06 авт. арк. Серед них: 1 одноосібна монографія обсягом 19,5 авт. арк., 8 розділів у колективних монографіях, з яких особисто авторці належить 6,94 авт. арк., 3 статті у періодичних наукових виданнях,

проіндексованих у базах даних Scopus та Web of Science загальним обсягом 2,81 авт. арк., з яких особисто авторці належить 0,7 авт. арк., 34 статті у наукових виданнях, включених до переліку наукових фахових видань України загальним обсягом 18,84 авт. арк., з яких авторці належить 13,16 авт. арк., 3 статті в іноземних фахових виданнях загальним обсягом 1,17 авт. арк., з яких особисто авторці належить 0,81 авт. арк., 17 публікацій апробаційного характеру, які засвідчують участь у конференціях різного рівня обсягом 5,66 авт. арк., з яких особисто авторці належить 2,89 авт. арк.

Структура та обсяг роботи. Дисертаційна робота складається зі вступу, п'яти розділів, висновків, списку використаних джерел (530 найменувань), викладеного на 59 сторінках, додатків, викладених на 69 сторінках. Загальний обсяг дисертації становить 557 сторінок, з них основний текст – 397 сторінок. Робота містить 103 таблиці та 41 рисунок.

РОЗДІЛ 1

НАУКОВІ ЗАСАДИ ФОРМУВАННЯ ТА РОЗВИТКУ РЕГІОНАЛЬНОЇ ТУРИСТИЧНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ В УМОВАХ ТРАНСФОРМАЦІЇ ЕКОНОМІКИ

1.1 Туристична інфраструктура як економічна категорія та об'єкт наукового дослідження

Туристична інфраструктура є ключовою передумовою залучення туристичних ресурсів до господарського обігу та формування конкурентоспроможного туристичного продукту. Саме через транспортну доступність, засоби розміщення, заклади харчування, культурно-дозвілєві об'єкти, інформаційні сервіси та інституційно-управлінські механізми природний, історико-культурний і рекреаційний потенціал території набуває споживчої та економічної цінності. Тому туристичну інфраструктуру слід розглядати не як сукупність окремих об'єктів, а як територіально організовану систему, що забезпечує безперервність туристичної подорожі, якість обслуговування, безпеку, інклюзивність і функціональну взаємодію всіх складових туристичної пропозиції.

Економічне значення туристичної інфраструктури не обмежується обслуговуванням відвідувачів. Її розвиток підвищує мобільність населення, доступність територій для бізнесу, стимулює підприємницьку та інвестиційну активність, створює робочі місця, розширює податкову базу й активізує суміжні види економічної діяльності. Водночас сама наявність інфраструктурних об'єктів не гарантує зростання туристичних потоків і належної економічної віддачі. Реалізація інфраструктурного потенціалу залежить від якості управління, просторової узгодженості об'єктів, інституційної спроможності, відповідності попиту, цифрової інтеграції, безпекової стійкості та здатності регіону адаптуватися до структурних змін.

Міжнародні дослідження підтверджують, що туризм формує розгалужені прямі і опосередковані зв'язки з транспортом, торгівлею, сільським господарством, культурними та креативними індустріями, інформаційними послугами та будівництвом. Тому вплив туризму доцільно оцінювати не лише за витратами відвідувачів, але і за міжгалузевими ефектами – зайнятістю, доходами підприємств, бюджетними надходженнями, соціальними вигодами та екологічними наслідками [1]; [2]. Розгляд предмета дисертаційної роботи, вибудований у формі розкриття туристичної інфраструктури як багатовимірної регіональної соціально-економічної системи, а її розвиток – як результат взаємодії ресурсних, соціально-еколого-економічних та інноваційно-інклюзивних складників. З метою глибшого розуміння ролі туристичної інфраструктури у формуванні конкурентоспроможності туристичних територій доцільно враховувати досвід міжнародного оцінювання, що вже використовується у глобальній практиці моніторингу розвитку туризму.

У міжнародній практиці комплексний характер інфраструктурного забезпечення туристичної діяльності відображено в Індексі розвитку подорожей і туризму (Travel & Tourism Development Index, TTDI), розробленому Всесвітнім економічним форумом, як інструмент порівняльного оцінювання сукупності чинників і політик, створюючих передумови для сталого та стійкого розвитку туристичного сектору. Індекс TTDI був уперше представлений у 2022 р. та є безпосереднім продовженням і методологічною еволюцією Індексу конкурентоспроможності подорожей і туризму (Travel & Tourism Competitiveness Index, TTCI), який був вперше опублікований у 2007 р. Відповідна публікація 2024 р. є другим виданням саме TTDI, тому використання назви TTCI для позначення його сучасної методології є некоректним. У структурі TTDI 2024 вимір «Інфраструктура та послуги» (Infrastructure and Services) характеризує доступність і якість фізичної інфраструктури при наданні туристичних послуг і охоплює три взаємопов'язані компоненти.

Перший компонент – повітряна транспортна інфраструктура, оцінювання якої передбачає врахування ефективності авіаційного сполучення, доступної

провізної спроможності авіап перевезень, висвітленої через показник «місця-кілометри», кількості діючих авіап перевізників та рівня інтегрованості країни у глобальну мережу повітряного транспорту.

Другий компонент – наземна та портова інфраструктура, що охоплює якість і розвиненість автомобільних дорожніх мереж і ефективність шляхів залізничного сполучення, доступність та результативність громадського транспорту, а також ефективність портових сервісів.

Третій компонент – туристичні послуги та інфраструктура, у межах яких враховуються достатня забезпеченість готельними номерами і пропозиціями короткострокового розміщення, висока продуктивність праці у готельно-ресторанному господарстві та інтенсивність капітальних інвестицій у секторі подорожей і туризму [3].

Така структура підтверджує доцільність системного розгляду туристичної інфраструктури, як взаємопов'язаної сукупності транспортних, матеріально-технічних і сервісних компонентів, стан яких визначає доступність туристичних територій, спроможність задовольняти туристичний попит і можливість формування якісного туристичного продукту.

Водночас результати TTDI 2024 вказують на неоднорідність постпандемічного відновлення туристичного сектору та на наявність диспропорцій між зростанням туристичного попиту і темпами відновлення інфраструктурної пропозиції. Попри пожвавлення авіаційного сполучення і певне поліпшення наземної та портової інфраструктури, у багатьох країнах зберігаються обмеження, пов'язані з недостатньою місткістю засобів розміщення, дефіцитом працівників, зниженням продуктивності праці та недостатньою інтенсивністю капітальних інвестицій у туристичному секторі [3]. Така ситуація викликає необхідність еволюційного наукового розуміння туристичної інфраструктури – від її трактування переважно, як сукупності матеріально-технічних об'єктів, до розгляду всієї комплексної системи, розвиток якої залежить від взаємодії транспортних, сервісних, інвестиційних, інституційних та управлінських складових.

Разом з відзначеним, методологія TTDI орієнтована, насамперед, на міждержавне порівняння економік і ґрунтується на міжнародно упорядкованих статистичних та експертних даних, тому її показники не можуть бути механічно перенесені на субнаціональний рівень. Для оцінювання регіональної туристичної інфраструктури України, необхідна адаптація міжнародних методологічних принципів до доступності офіційних статистичних даних, просторової неоднорідності регіонів, врахування відмінностей у ресурсному і інфраструктурному потенціалі, рівня цифровізації, воєнно-безпекових ризиків та завдань повоєнного відновлення. Відповідно до зазначеного, у подальшому дослідженні використано принципи комплексності, багатокomпонентності та порівнянності оцінювання, які покладені в основу TTDI, з одночасним формуванням адаптованої системи показників, яка враховувала б специфіку регіонального розвитку України та давала змогу виявляти територіальні диспропорції, визначаючи інфраструктурні обмеження з обґрунтуванням диференційованих напрямів інноваційного розвитку туристичної інфраструктури.

Теоретичне пояснення просторової ролі інфраструктури ґрунтується на положеннях нової економічної географії, відповідно до якої транспортні витрати, місткість ринку, мобільність факторів і агломераційні ефекти суттєво впливають на концентрацію економічної діяльності [4]. Тому інфраструктура вимушено змінює свою просторову доступність, що призводить до перерозподілу витрат на взаємодію та до можливості включення територій у ширші мережі обміну [5].

Водночас, інфраструктурні інвестиції можуть як послаблювати, так і посилювати територіальні диспропорції: ефект залежить від вихідного потенціалу регіону, якості інституцій, комплементарних активів і здатності місцевих суб'єктів використовувати нову доступність [6]; [7]. Отже, у дослідженні туристичної інфраструктури слід уникати лінійного припущення «більше об'єктів – вищий результат» та розглядати інфраструктуру не тільки як необхідну, але в цей час і як недостатню умову розвитку.

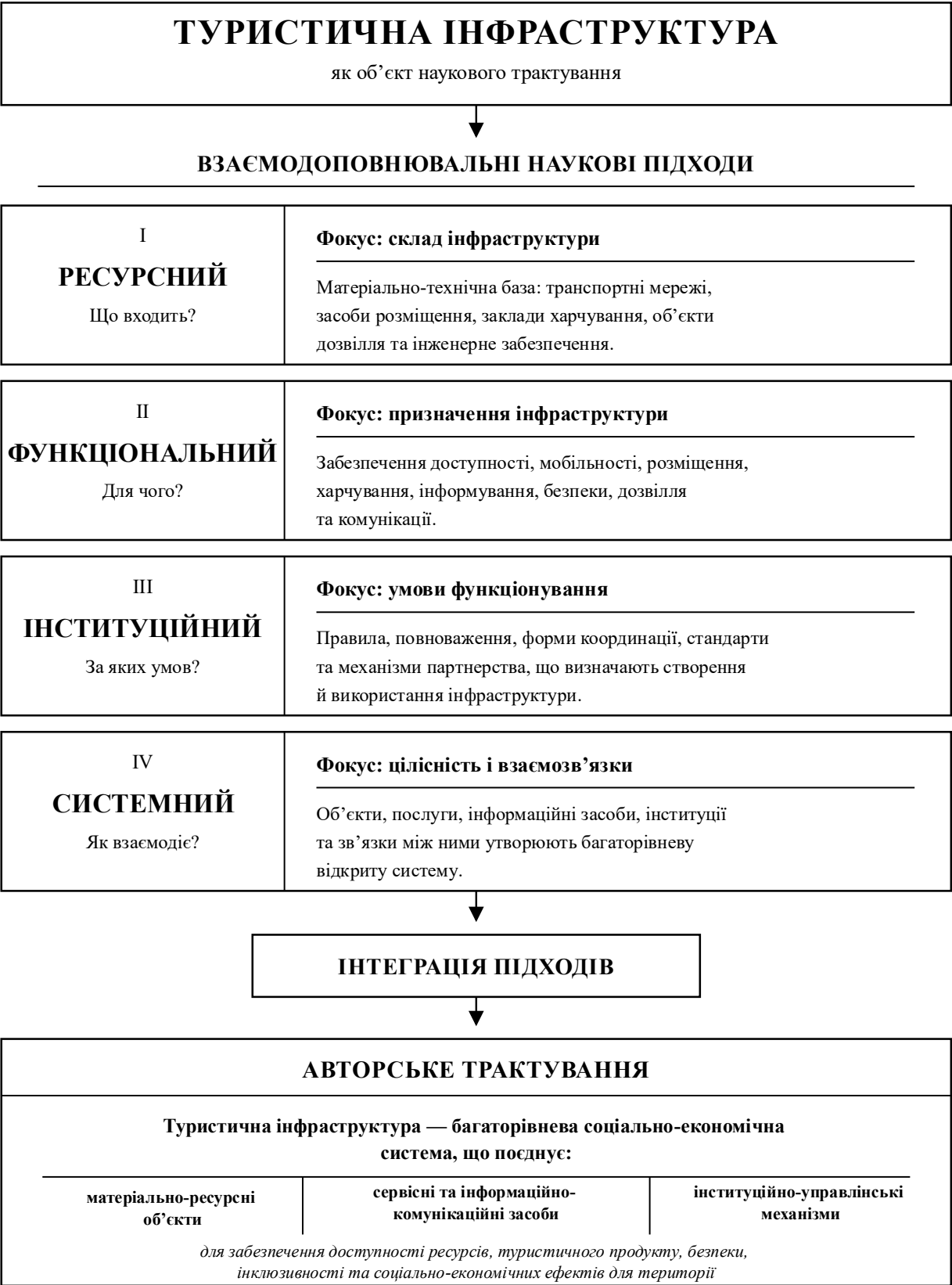


Рисунок 1.1 – Наукові підходи до трактування туристичної інфраструктури та їх інтеграція в умовах трансформаційної економіки

Джерело: сформовано автором

У просторовому вимірі туристична інфраструктура формує каркас дестинації, що пов'язує туристичні ресурси, місця споживання послуг, транспортні вузли, громадські простори, інформаційні канали та інституції управління. Концентрація елементів такого каркаса може створювати агломераційні та кластерні ефекти, але надмірна концентрація здатна посилювати навантаження на довкілля, нерівність доступу та підсилювати залежність периферійних територій. Тому предметом наукового аналізу є не стільки кількість об'єктів, але і такі фактори як територіальна конфігурація, їх сполучення та функціональна взаємодія, стійкість і доступність.

У науковій літературі туристичну інфраструктуру досліджують у межах різних підходів, що розкривають її функції та роль у розвитку туризму. Найбільш поширеними серед них є інституційний, функціональний, ресурсний та системний підходи (рис. 1.1). Кожен підхід розкриває окремі аспекти туристичної інфраструктури, проте не повною мірою враховує просторові диспропорції, інноваційні зміни та наслідки воєнних руйнувань.

У сучасній науковій літературі доцільно розмежовувати чотири взаємодоповнювальні напрями трактування туристичної інфраструктури.

1. Ресурсне забезпечення – визначає туристичну інфраструктуру через сукупність матеріальних об'єктів і технічних засобів, необхідних для організації туристичних переміщень та обслуговування відвідувачів. До її наповнення відносять транспортні мережі та вузли, засоби розміщення, заклади харчування, культурно-дозвіллеві і рекреаційні об'єкти, інженерні комунікації з елементами благоустрою. Перевагою такого підходу є можливість конкретизувати склад інфраструктури та оцінити її забезпеченість, місткість і територіальне розміщення. Водночас зосередження лише на матеріальній базі не розкриває характеру взаємодії між її елементами та результатами їх використання.

2. Функціональна характеристика розглядає туристичну інфраструктуру з позиції виконуваних нею функцій у процесі формування та споживання туристичного продукту, забезпечення транспортної і інформаційної доступності туристичних ресурсів з врахуванням мобільності відвідувачів, їх розміщення,

харчування, дозвілля, безпеку, комунікацію та супровід туристичної діяльності. Такий підхід дає змогу оцінювати не лише наявність інфраструктурних об'єктів, але і їхню здатність задовольняти потреби туристів та можливість підтримки безперервності обслуговування. Отже, функціональна характеристика доповнює ресурсну, оскільки при однаковій кількості об'єктів можлива організація різного рівня доступності, якості та результативності.

3. Інституційний підхід акцентує увагу на правилах, нормах, стандартах і механізмах координації, що визначають створення, фінансування, експлуатацію та модернізацію туристичної інфраструктури. Його функції фокусуються на розподілі повноважень між органами державної влади, місцевого самоврядування, бізнесом і громадськими організаціями, а також між різними формами публічно-приватного партнерства, міжмуніципальної співпраці та управління туристичними дестинаціями. Слід враховувати, що розвинена матеріальна база не забезпечує належного результату без узгодженого регулювання, інвестиційних механізмів, контролю якості і відповідальності суб'єктів. Тому інституційне середовище визначає спроможність інфраструктури адаптуватися до змін попиту, технологічних нововведень і кризових викликів.

4. Системне управління трактує туристичну інфраструктуру як багаторівневу відкриту соціально-економічну систему, що поєднує матеріальні об'єкти, послуги, інформаційно-комунікаційні засоби, інституції та зв'язки між ними. Її елементи функціонують не ізольовано, а формують єдиний ланцюг туристичної подорожі – від отримання інформації та прибуття до розміщення, споживання послуг і подальшої мобільності. Системний підхід дає змогу врахувати територіальну організацію інфраструктури, взаємозалежність її складових, вплив зовнішнього середовища та зв'язок з соціально-економічними результатами розвитку регіону. Системні дії створюють підґрунтя для дослідження стійкості системи, наявності інфраструктурних диспропорцій і здатності до інноваційної трансформації.

Зазначені підходи не є альтернативними. Ресурсний підхід розкриває склад туристичної інфраструктури, функціональний – її призначення, інституційний – умови створення та використання, а системний – взаємозалежність елементів і їхній сукупний вплив на розвиток території. Їх інтеграція дає змогу перейти від вузького трактування інфраструктури, як сукупності об'єктів, до її розуміння, як територіально організованої системи ресурсів, послуг, інституцій і механізмів взаємодії. Узагальнення наукових підходів вказує на відсутність єдиного розуміння змісту, структури та місця туристичної інфраструктури в регіональній соціально-економічній системі. Наявні концепції переважно зосереджуються на окремих матеріальних, функціональних, просторових, ринкових або управлінських характеристиках, не забезпечуючи їх цілісного поєднання. Недостатньо врахованими залишаються структурні зміни економіки, регіональні диспропорції, цифровізація, екологічні вимоги, безбар'єрність, безпекові ризики та потреби повоєнного відновлення, що зумовлює необхідність формування комплексного трактування туристичної інфраструктури, як складової продуктивних сил регіону, як елемента просторової організації економіки та як об'єкта інноваційного управління.

Для конкретизації елементного складу туристичної інфраструктури доцільно розглянути її компоненти відповідно до функціонального призначення та характеру участі в забезпеченні туристичної діяльності. Поряд із запропонованою багаторівневою структурною моделлю для такої конкретизації може бути застосований поширений у науковій літературі та практиці управління поділ туристичної інфраструктури на основну (базову) і додаткову. Ця функціонально-прикладна класифікація не підмінює авторської структурної моделі, а доповнює її, даючи змогу систематизувати інфраструктурні елементи за ступенем їх безпосередньої участі в організації подорожей, формуванні туристичного продукту та обслуговуванні відвідувачів.

Основна (базова) туристична інфраструктура охоплює матеріально-технічні, транспортно-логістичні, організаційні та сервісні елементи, без яких неможливі просторове переміщення туристів, їх тимчасове розміщення,

харчування, інформаційно-екскурсійний супровід і задоволення першочергових потреб під час подорожі. Додаткова туристична інфраструктура розширює функціональні можливості базових елементів, урізноманітнює туристичну пропозицію, підвищує якість обслуговування і комфортність перебування, а також сприяє формуванню цілісного туристичного досвіду.

Водночас, до складу туристичної інфраструктури не слід відносити всю сукупність соціальних, екологічних, безпекових і нормативно-правових явищ. Вони переважно формують середовище її функціонування та визначають вимоги до якості, безпечності, доступності, інклюзивності, екологічної відповідальності й адаптивності інфраструктурних об'єктів і сервісів. Конкретні інженерні, цифрові, природоохоронні та безбар'єрні рішення, які безпосередньо забезпечують безпечність, інформаційну і фізичну доступність туристичних територій, можуть розглядатися як елементи відповідних видів туристичної інфраструктури. Структуру та функціональне призначення елементів основної туристичної інфраструктури систематизовано в табл. 1.1. Поряд з основною інфраструктурою важливу роль у формуванні комплексної туристичної пропозиції відіграють додаткові інфраструктурні елементи. Вони забезпечують розширення спектра туристичних і супутніх послуг, урізноманітнення дозвілля, підвищення комфортності перебування та задоволення спеціалізованих потреб різних категорій відвідувачів. Склад і функціональне призначення елементів додаткової туристичної інфраструктури наведено в табл. 1.2.

Представлений поділ має функціонально-прикладний характер і не передбачає жорсткого або незмінного віднесення кожного елемента до основної чи додаткової інфраструктури. Залежно від спеціалізації туристичної дестинації, характеру ресурсного потенціалу, структури туристичного попиту та потреб цільових груп, окремі елементи додаткової інфраструктури можуть набувати визначального значення. Зокрема, спортивно-оздоровчі об'єкти є базовими для лікувально-оздоровчих і рекреаційних дестинацій, культурно-дозвіллеві об'єкти – для культурно-пізнавального туризму, а безбар'єрні та цифрові рішення – необхідною умовою доступності сучасного туристичного продукту.

Таблиця 1.1 – Структура та функціональне призначення елементів основної туристичної інфраструктури

Елемент	Зміст	Основні складові	Функціональне призначення	Економічна роль у туристичній системі
Транспортно-логістична інфраструктура	Сукупність транспортних об'єктів, мереж, технічних засобів і логістичних рішень, що забезпечують переміщення відвідувачів до туристичних DESTINACIY та в їхніх межах	Автомобільні дороги; залізничні колії; аеропорти; залізничні й автовокзали; морські та річкові порти; транспортно-пересадкові вузли; зупинки; паркувальні майданчики; туристичний і громадський транспорт; системи навігації	Забезпечення просторової доступності туристичних ресурсів, мобільності відвідувачів, взаємопов'язаності і туристичних територій, безпечності та безперервності перевезень	Розширює географію туристичних потоків, скорочує часові й транспортні витрати, підвищує інвестиційну привабливість і конкурентоспроможність туристичних DESTINACIY
Інфраструктура тимчасового розміщення	Сукупність об'єктів та їх матеріально-технічної бази, призначених для тимчасового проживання й обслуговування відвідувачів	Готелі; мотелі; хостели; апарт-готелі і апартаменти; туристичні бази; кемпінги; санаторно-курортні та інші колективні засоби розміщення; садиби сільського туризму	Забезпечення умов для проживання, відпочинку, побутового обслуговування, санітарного комфорту та безпеки відвідувачів	Визначає місткість туристичної DESTINACIY, впливає на тривалість перебування і туристичні витрати, формує доходи підприємств та підтримує зайнятість
Інфраструктура ресторанного господарства	Сукупність об'єктів, обладнання та організаційно-технологічних засобів, що забезпечують харчування відвідувачів у місцях їх перебування	Ресторани; кафе; бари; їдальні; закусочні; кав'ярні; фуд-корти; об'єкти швидкого обслуговування; кейтерингові потужності	Задоволення потреб відвідувачів у харчуванні, забезпечення належної якості та безпечності обслуговування, представлення локальної гастрономічної культури	Збільшує туристичні витрати в DESTINACIY, підтримує зайнятість, мале підприємництво, локальних виробників і формування місцевих ланцюгів доданої вартості
Екскурсійно-інформаційна інфраструктура	Сукупність організаційних, просторових, технічних і цифрових засобів, що забезпечують інформаційний супровід, орієнтування та ознайомлення відвідувачів із туристичними об'єктами	Туристично-інформаційні центри; екскурсійні бюро; обладнані маршрути й туристичні стежки; інформаційні стенди; навігаційні та вказівні системи; аудіогіди; цифрові путівники; мобільні застосунки	Надання достовірної туристичної інформації, організація культурно-пізнавальної діяльності, орієнтування відвідувачів і забезпечення доступу до природних та культурно-історичних ресурсів	Підвищує споживчу цінність туристичного продукту, стимулює відвідування більшої кількості туристичних об'єктів, збільшує тривалість перебування та витрати відвідувачів, сприяє просуванню DESTINACIY й залученню доходів до місцевої економіки.

Джерело: сформовано автором

Водночас туристичну інфраструктуру необхідно відмежовувати від туристичних ресурсів, послуг і середовища її функціонування. Природні та культурно-історичні ресурси формують туристичну привабливість території, тоді як інфраструктура забезпечує доступ до них, створює умови для їх безпечного й раціонального використання та залучення до формування туристичного продукту. Туристичні послуги є функціональним результатом використання інфраструктурних об'єктів, засобів і організаційних механізмів, а соціальні, екологічні, інституційні та безпекові умови визначають можливості та обмеження реалізації інфраструктурного потенціалу.

Таблиця 1.2 – Структура та функціональне призначення елементів додаткової туристичної інфраструктури

Елемент	Зміст	Основні складові	Функціональне призначення	Соціально-економічна роль у туристичній системі
Культурно-дозвілєва та розважальна інфраструктура	Сукупність об'єктів і спеціально облаштованих просторів, призначених для організації культурного дозвілля, розваг і пізнавальної діяльності відвідувачів	Театри; музеї; виставкові центри; кінотеатри; парки культури й відпочинку; концертні зали; фестивальні та інтерактивні майданчики; тематичні парки	Урізноманітнення туристичної пропозиції, організація дозвілля, задоволення культурно-пізнавальних потреб і формування позитивних вражень від перебування	Підвищує привабливість дестинації, сприяє збільшенню тривалості перебування і витрат відвідувачів, підтримує культурні та креативні індустрії
Спортивно-рекреаційна та оздоровча інфраструктура	Сукупність об'єктів і технічних засобів, що створюють умови для активного відпочинку, фізичного відновлення, оздоровлення та рекреації	Спортивні комплекси; басейни; SPA- і wellness-центри; облаштовані пляжі; гірськолижні витяги; велосипедні доріжки; спортивні майданчики; обладнані рекреаційні маршрути	Забезпечення активного дозвілля, оздоровлення, відновлення фізичного стану та задоволення спеціалізованих потреб відвідувачів	Сприяє розвитку спортивного, рекреаційного і оздоровчого туризму, зменшує сезонність попиту та розширює цільові сегменти туристичного ринку
Сервісно-побутова інфраструктура	Сукупність об'єктів і засобів, які забезпечують задоволення побутових та інших супутніх потреб відвідувачів під час подорожі	Пункти прокату і зберігання багажу; громадські туалети; душові; пральні; сервісні й ремонтні пункти; камери схову; зони короточасного відпочинку	Підвищення комфортності перебування, забезпечення побутового обслуговування та оперативного задоволення супутніх потреб відвідувачів	Підвищує якість туристичного обслуговування, рівень задоволеності відвідувачів і конкурентоспроможність туристичного продукту

Продовження табл. 1.2

Фінансово-платіжна та страхова інфраструктура	Сукупність організаційних, технічних і цифрових засобів, що забезпечують здійснення платежів, доступ до фінансових операцій та страховий захист у процесі подорожі	Банківські відділення; банкомати; платіжні термінали; пункти обміну валют; електронні платіжні системи; страхові та асистанс-центри	Забезпечення зручності і безпечності розрахунків, доступу до фінансових ресурсів, страхового захисту та допомоги у разі настання страхових випадків	Знижує фінансові й транзакційні ризики, стимулює туристичні витрати та підвищує довіру до туристичної дестинації
Цифрова та комунікаційна інфраструктура	Сукупність телекомунікаційних мереж, цифрових платформ і технічних засобів, що забезпечують зв'язок та електронну взаємодію учасників туристичної діяльності	Мережі мобільного зв'язку і широкосмугового доступу до Інтернету; публічні Wi-Fi-зони; системи електронного бронювання і продажу квитків; QR-сервіси; цифрові платформи; елементи Smart Tourism	Забезпечення цифрової доступності туристичних послуг, онлайн-взаємодії, оперативного обміну інформацією та персоналізації туристичного досвіду	Знижує інформаційні й транзакційні бар'єри, розширює ринкове охоплення суб'єктів туристичної діяльності та прискорює цифрову трансформацію дестинацій
Сувенірно-реміснична та торговельна інфраструктура	Сукупність виробничих і торговельних об'єктів, пов'язаних зі створенням та реалізацією сувенірної, ремісничої й локальної продукції	Ремісничі майстерні; сувенірні крамниці; центри народних промислів; виставково-торговельні простори; ярмаркові майданчики; магазини локальної продукції	Створення і реалізація товарів туристичного призначення, популяризація місцевої культури, традицій та автентичної продукції	Формує локальні ланцюги доданої вартості, підтримує мале підприємництво і самозайнятість, сприяє збереженню культурних традицій
Природоохоронна інфраструктура	Сукупність інженерних, організаційно-технічних і просторових рішень, спрямованих на зменшення негативного впливу туристичної діяльності на довкілля	Облаштовані екостежки; системи збору й сортування відходів; санітарні зони; очисні споруди; станції екологічного моніторингу; зарядні станції для електротранспорту; інформаційні екопункти	Забезпечення екологічно відповідального використання туристичних територій, регулювання рекреаційного навантаження та збереження природних ресурсів	Зменшує екологічні витрати туристичної діяльності, підтримує довгострокову привабливість територій і розвиток сталих форм туризму
Безбар'єрна та інклюзивна інфраструктура	Сукупність просторових, технічних і цифрових рішень, що забезпечують доступність туристичних об'єктів і послуг для різних категорій відвідувачів	Пандуси; підйомники; тактильні смуги; адаптовані санітарні приміщення; безбар'єрні маршрути; доступний транспорт; аудіовізуальні засоби; навігація шрифтом Брайля	Усунення фізичних, сенсорних та інформаційних бар'єрів, забезпечення рівного доступу до туристичних об'єктів і послуг	Розширює коло потенційних відвідувачів, підвищує соціальну доступність туризму та сприяє реалізації принципів універсального дизайну
Інфраструктура безпеки та екстреного реагування	Сукупність спеціалізованих об'єктів, технічних засобів і систем, призначених для запобігання ризикам та надання допомоги відвідувачам у надзвичайних ситуаціях	Рятувальні й медичні пункти; системи оповіщення; кнопки екстреного виклику; захисні споруди; системи відеоспостереження; позначені евакуаційні маршрути; проти-пожежне обладнання	Запобігання загрозам, оперативне інформування, захист життя і здоров'я відвідувачів та забезпечення екстреного реагування	Знижує соціальні і економічні втрати від надзвичайних ситуацій, підвищує рівень захищеності відвідувачів, довіру до туристичної дестинації та її стійкість до безпекових ризиків.

Джерело: сформовано автором

Розвиток окремих інфраструктурних компонентів створює взаємопов'язані економічні та соціальні ефекти. Транспортно-логістична інфраструктура зменшує просторові бар'єри, підвищує мобільність відвідувачів і розширює географію туристичних потоків. Інфраструктура розміщення та ресторанного господарства сприяє перетворенню туристичного попиту на доходи суб'єктів господарювання, підтримує зайнятість, мале підприємництво і локальних виробників. Культурно-дозвіллеві, спортивно-оздоровчі та сервісні об'єкти урізноманітнюють туристичний продукт і створюють передумови для збільшення тривалості перебування відвідувачів. Інформаційно-комунікаційна, фінансово-платіжна та страхова інфраструктура знижує інформаційні й транзакційні бар'єри, тоді як природоохоронні та безбар'єрні рішення сприяють зменшенню негативного впливу туристичної діяльності й розширенню доступу різних груп населення до туристичних благ.

Зазначені ефекти не виникають автоматично, а залежать від якості управління, узгодженості інфраструктурних компонентів, місткості території, дотримання екологічних обмежень та ефективності нормативно-правового регулювання. Туристична інфраструктура не формує нормативно-правове поле самостійно, а функціонує в його межах. Водночас її технологічна та функціональна модернізація актуалізує необхідність удосконалення вимог до безпеки перевезень, санітарних і сервісних стандартів, захисту прав споживачів, кібербезпеки, екологічної відповідальності, універсального дизайну, сертифікації туристичної продукції та захисту інтелектуальної власності.

Чинне законодавство України не містить вичерпного нормативного визначення поняття «туристична інфраструктура». Закон України «Про туризм» установлює загальні правові, організаційні та соціально-економічні засади туристичної діяльності, визначає її суб'єктів, їхні права та обов'язки, однак не розкриває склад, рівні і функціональні елементи туристичної інфраструктури як цілісної системи [8]. Проект Закону України № 4162, зареєстрований 29 вересня 2020 р., не набув статусу закону, тому його положення не можуть розглядатися як чинні норми права [9]. Відсутність усталеного нормативного трактування

посилює потребу в науково обґрунтованому визначенні туристичної інфраструктури, придатному для структуризації її складових та для оцінювання розвитку на регіональному рівні.

Водночас, навіть у запропонованих законодавчих змінах, поняття туристичної інфраструктури не отримує достатньо деталізованого та уніфікованого визначення, що зумовлює необхідність подальшого теоретичного осмислення цієї категорії у наукових дослідженнях.

За таких умов у науковій літературі сформувалися різні підходи до трактування туристичної інфраструктури, які відображають окремі аспекти її функціонування – від системи матеріально-технічних об'єктів та сервісних елементів до складної соціально-економічної системи, що забезпечує функціонування туристичних дестинацій і формування туристичного продукту. Відсутність уніфікованого нормативного визначення зумовлює необхідність подальшого теоретичного осмислення сутності туристичної інфраструктури та уточнення її місця у системі регіональної економіки.

Узагальнення результатів наукових досліджень свідчать про розгляд туристичної інфраструктури як важливого фактора розвитку туристичної діяльності, підвищення якості туристичних послуг і забезпечення економічного зростання регіонів. Проте існуючі трактування розгляду цієї категорії здебільшого зосереджуються на окремих аспектах її функціонування і недостатньо враховують сучасні трансформаційні процеси розвитку економіки, інноваційні зміни та просторові особливості розвитку туристичних систем. Необхідність комплексного трактування туристичної інфраструктури зумовлює інтеграцію наявних наукових підходів та формулювання авторського визначення цієї категорії (табл. 1.3).

У табл. 1.3 наведено не дослівні цитати з першоджерел, а авторське узагальнення змісту проаналізованих наукових праць. Таке уточнення є принципово важливим, оскільки дає змогу чітко відмежувати положення, сформульовані відповідними авторами, від їх інтерпретації та використання в

межах авторської концепції, а також усуває ризик сприйняття перефразованих положень, як прямих авторських визначень.

На підставі інтеграції розглянутих наукових підходів регіональну туристичну інфраструктуру запропоновано визначати як територіально організовану багаторівневу соціально-економічну систему взаємопов'язаних матеріально-ресурсних об'єктів, сервісних та інформаційно-комунікаційних засобів, а також інституційно-управлінських механізмів, взаємодія яких забезпечує доступність туристичних ресурсів і їх залучення до формування, просування та споживання туристичного продукту, створення безпечних, інклюзивних умов перебування відвідувачів і передумов для формування соціально-економічних ефектів у регіоні.

Таблиця 1.3 – Підходи до визначення туристичної інфраструктури у науковій літературі

Джерело	Домінантний підхід	Зміст підходу в авторській інтерпретації	Значення для дослідження
Н. Бошота, В. Папп [10]	ресурсно-функціональний	інфраструктура забезпечує використання туристичних ресурсів і надання комплексу послуг	обґрунтовує матеріальне та сервісне ядро
Н. Бошота [11]	підприємницький	інфраструктура створює умови діяльності підприємств туристичного бізнесу	показує зв'язок інфраструктури з суб'єктами господарювання
О. Лендел [12]	регіонально-ринковий	стан інфраструктури розглядається в системі регіонального ринку туристичних послуг	підтримує територіальний рівень аналізу
І. Макарчук, О. Перчук [13]	ресурсно-економічний	туристичні ресурси і інфраструктура є взаємопов'язаними, але не тотожними передумовами розвитку	дає підстави відокремити ресурс від засобу його використання
М. Покоłodна, І. Писарева [14]	регіонально-системний	розвиток інфраструктури залежить від територіальної організації та узгодженості складників	обґрунтовує системну оцінку
А. Слащук, Г. Бернадська [15]	класифікаційний	туристична інфраструктура має ієрархічну та функціональну структуру	підтримує побудову класифікації
О. Четирбук та ін. [16]	територіально-диференційований	склад і пріоритети інфраструктури змінюються залежно від типу території	обґрунтовує регіональну диференціацію

Продовження табл. 1.3

П. Ейді, Д. Лайл [17]	реляційний	інфраструктура є не лише набором об'єктів, а мережею матеріальних і соціальних зв'язків	поглиблює системне розуміння
Ш. Мунір та ін. [18]	інституційно-сталий	результативність інфраструктури залежить від інституцій і поведінки учасників	пояснює роль управління як модератора
Авторське визначення	інтегрований системно-регіональний	регіональна туристична інфраструктура трактується як територіально організована багаторівнева соціально-економічна система взаємопов'язаних матеріально-ресурсних об'єктів, сервісних та інформаційно-комунікаційних засобів, а також інституційно-управлінських механізмів, взаємодія яких забезпечує доступність туристичних ресурсів та їх залучення до формування, просування і споживання туристичного продукту, створення безпечних та інклюзивних умов перебування відвідувачів і передумов для формування соціально-економічних ефектів у регіоні	формує теоретичну основу для структуризації складових туристичної інфраструктури, побудови системи показників, оцінювання її стану та спроможності до інноваційного розвитку, а також обґрунтування диференційованих стратегічних і інвестиційних рішень в умовах трансформації економіки

Джерело: сформовано автором

В умовах трансформації економіки регіональна туристична інфраструктура набуває динамічного характеру, що проявляється в її здатності реагувати на структурні, технологічні, інституційні, просторові, екологічні та безпекові зміни. Така адаптація передбачає не лише відновлення або розширення матеріально-ресурсної бази, але і зміну функцій окремих об'єктів, упровадження цифрових технологій, модернізацію сервісних процесів, підвищення безпеки та доступності туристичного середовища. Важливою ознакою динамічності є також здатність інфраструктурної системи перебудовувати внутрішні зв'язки, змінювати просторову конфігурацію та оновлювати механізми управління, відповідно до потреб регіону і характеристик туристичного попиту.

На відміну від ресурсно-об'єктного підходу, за якого туристична інфраструктура переважно ототожнюється із сукупністю матеріальних об'єктів,

і функціонального підходу, зосередженого на забезпеченні окремих процесів обслуговування туристів, запропоноване визначення ґрунтується на інтегрованому системно-регіональному підході. Його застосування забезпечує системне трактування туристичної інфраструктури як багаторівневого утворення, що об'єднує матеріально-ресурсні, сервісні, інформаційно-комунікаційні та інституційно-управлінські компоненти, взаємодія яких відбувається в межах конкретного регіонального простору. При цьому враховуються не лише склад і функції інфраструктури, але і характер зв'язків між її елементами, територіальні відмінності, зовнішні обмеження та здатність системи формувати соціально-економічні результати.

Туристична інфраструктура при цьому не ототожнюється ані з туристичними ресурсами, ані з туристичними послугами. Туристичні ресурси формують основу привабливості території, послуги забезпечують задоволення конкретних потреб відвідувачів, тоді як інфраструктура створює умови для доступу до ресурсів, організації обслуговування та поєднання окремих елементів у цілісний туристичний продукт. Саме тому її розвиток доцільно оцінювати не лише за кількістю об'єктів, але і за доступністю, якістю, функціональною взаємодією, стійкістю та результативністю їх використання.

Запропонований підхід передбачає врахування:

- структурних змін в економіці та в просторовій диференціації регіонів, які визначають відмінності у ресурсному забезпеченні, спеціалізації, інвестиційних можливостях і темпах розвитку туристичної інфраструктури;

- необхідності повоєнного відновлення та модернізації, включаючи відбудову пошкоджених об'єктів, перепроєктування маршрутів, підвищення безпекової, економічної і функціональної стійкості інфраструктурних систем;

- цифровізації туристичної діяльності, розвитку цифрових платформ, мобільних сервісів, систем бронювання, навігації, аналізу даних і управління туристичними потоками;

- посилення інституційно-управлінського забезпечення, зокрема стратегічного планування, розподілу повноважень, координації між органами

влади, бізнесом, громадами та організаціями з управління туристичними дестинаціями;

- забезпечення інклюзивності, безбар'єрності та доступності, що охоплює фізичне середовище, транспорт, інформацію, розміщення, харчування, дозвілля та комунікацію;

- дотримання принципів сталого розвитку, екологічної відповідальності, ресурсоефективності та раціонального використання природної й культурної спадщини;

- упровадження технологічних, управлінських, інституційних і просторових інновацій, зміст і масштаб яких мають відповідати потребам, ресурсам, ризикам та управлінській спроможності конкретного регіону.

Отже, авторське визначення поглиблює наукове розуміння регіональної туристичної інфраструктури через поєднання її територіальної організованості, багаторівневої структури, функціонального призначення та здатності до адаптації. Такий підхід формує теоретичне підґрунтя для подальшої структуризації складових туристичної інфраструктури, побудови системи показників, оцінювання її стану та спроможності до інноваційного розвитку, а також обґрунтування диференційованих стратегічних і інвестиційних рішень в умовах трансформації економіки.

На основі запропонованого авторського визначення туристичної інфраструктури доцільно виокремити її основні структурні компоненти, що формують систему забезпечення туристичної діяльності у регіоні. Структуризація туристичної інфраструктури за відповідними функціональними складовими формує методологічне підґрунтя для подальшого визначення рівня її розвитку, добору системи показників та побудови інтегральних оцінок у межах регіонального аналізу.

У запропонованому визначенні встановлені межі категорії, в яких природні та культурні ресурси не ототожнюються з інфраструктурою – вони становлять основу туристичної привабливості, тоді як інфраструктура забезпечує доступ до них, інтерпретацію, збереження та споживання відповідного досвіду.

Аналогічно, туристична послуга є результатом діяльності, а не інфраструктурним об'єктом; однак процес її надання спирається на матеріальні, цифрові й організаційні засоби. Інституції та управління не належать до матеріального ядра, але є забезпечувальною підсистемою, що визначає узгодженість і результативність усієї системи (табл. 1.4). Для подальшого оцінювання запропоновано трирівневу структуру туристичної інфраструктури, узгоджену з методичним апаратом розділу 2.

Таблиця 1.4 – Ієрархічна структура регіональної туристичної інфраструктури

Рівень	Компонент	Функціональний зміст
Матеріально-ресурсне ядро	транспортно-логістичне забезпечення	зовнішня і внутрішня доступність, мобільність, зв'язність території
	готельно-ресторанна інфраструктура	розміщення, харчування, базове обслуговування
	культурно-дозвіллове забезпечення	інтерпретація ресурсів, дозвілля, рекреація, події та культурні практики
Середовище функціонування	соціальна значущість	зайнятість, користь для громад, участь місцевих суб'єктів
	екологічна стійкість	ресурсоефективність, навантаження, збереження природного середовища
	інвестиційна привабливість і результати суб'єктів	економічна спроможність, інвестиції, ділова активність
	воєнно-безпекова стійкість	безпека, резервування, адаптивність, відновлюваність
Інноваційно-інклюзивна спроможність	цифровізація інформаційне забезпечення та	дані, навігація, бронювання, цифрові канали й сумісність систем
	інноваційний потенціал	здатність генерувати, впроваджувати та масштабувати інновації
	безбар'єрність фізичного оточення	універсальний дизайн і доступність ланцюга подорожі

Джерело: сформовано автором

У функціонально-прикладній класифікації культурно-дозвіллева інфраструктура може розглядатися як додаткова, тоді як в авторській

оцінювальній моделі її віднесено до матеріально-ресурсного ядра універсального значення для формування змісту туристичного продукту. Система функцій туристичної інфраструктури засвідчує, що наявність інфраструктурних об'єктів сама по собі не гарантує формування позитивного економічного ефекту (табл. 1.5).

Таблиця 1.5 – Основні функції регіональної туристичної інфраструктури

Функція	Зміст	Потенційний результат	Умова реалізації
доступності	зменшення просторових, інформаційних і фізичних бар'єрів	розширення потенційного попиту	безпека, зв'язність, універсальний дизайн
виробничо-сервісна	забезпечення створення та споживання туристичного продукту	якість і різноманітність послуг	стандарты, кадри, координація
інтеграційна	поєднання суб'єктів у ланцюгах створення цінності	локальний мульти-плікаційний ефект	участь місцевого бізнесу та громад
просторово-організаційна	формування маршрутів, вузлів, кластерів і зон обслуговування	територіальна зв'язність	узгоджене планування
інноваційна	впровадження технологічних, управлінських, інституційних і просторових рішень	адаптивність і продуктивність	інноваційний потенціал
соціальна	доступ до відпочинку, зайнятості, користь для мешканців	інклюзивність і якість життя	справедливий розподіл вигід
екологічна	управління ресурсами і навантаженням	стійкість дестинації	моніторинг екологічні обмеження і
безпеково-відновлювальна	захист, резервування, швидке відновлення функцій	стійкість до шоків	ризик-орієнтоване управління

Джерело: сформовано автором

Зокрема, поліпшення транспортної доступності може сприяти зростанню туристичних потоків, однак за недостатньої координації суб'єктів, низької якості сервісу, обмеженої різноманітності туристичної пропозиції або надмірного навантаження на територію, забезпечення очікуваних соціально-економічних результатів не відбудеться. Отже, в емпіричній частині дослідження доцільно розмежовувати і окремо оцінювати інфраструктурний потенціал регіону, результативність його використання та сформовані соціально-економічні

ефекти. Запропонована структура не передбачає віднесення всієї сукупності соціальних, екологічних і безпекових явищ безпосередньо до туристичної інфраструктури. Блоки середовища функціонування та інноваційно-інклюзивної спроможності характеризують контекстні умови та функціональні можливості, завдяки яким реалізується потенціал матеріально-ресурсного ядра, забезпечуються доступність туристичних ресурсів, безпечність та інклюзивність їх використання, а також стійкість регіонального туристичного продукту. Таке розмежування дає змогу, з одного боку, уникнути надмірного розширення змісту поняття «туристична інфраструктура», а з іншого – забезпечити логічний зв'язок між її теоретичним трактуванням і методикою інтегрального оцінювання розвитку. Особливого значення набуває узгоджена взаємодія суб'єктів різних рівнів управління розвитком туристичної інфраструктури (табл. 1.6).

Таблиця 1.6 – Рівні управління розвитком туристичної інфраструктури

Рівень	Основні суб'єкти	Ключові повноваження
національний	Верховна Рада України, Кабінет Міністрів України, центральні органи виконавчої влади, загальнонаціональні профільні організації	формування нормативно-правового середовища, установлення стандартів, реалізація державних програм, міжнародна координація
регіональний	обласні органи влади, агенції регіонального розвитку, регіональні організації з управління туристичними дестинаціями	стратегічне планування, міжмуніципальна координація, формування портфеля проєктів, залучення інвестицій, моніторинг результатів
місцевий	органи місцевого самоврядування, територіальні громади, місцеві організації з управління туристичними дестинаціями, комунальні установи	просторове планування, розвиток локальної інфраструктури, облаштування маршрутів і громадських просторів, організація місцевих туристичних сервісів
підприємницько-громадський	туристичні підприємства, кластери, професійні об'єднання та громадські організації	інвестування, надання послуг, упровадження інновацій, співтворення туристичного продукту, представлення інтересів стейкхолдерів і громадський контроль

Джерело: розроблено автором

Результати досліджень туристичної інфраструктури місцевих громад України підтверджують, що її вплив на територіальний розвиток визначається

поєднанням ресурсного потенціалу, просторової доступності, якості інфраструктурного забезпечення та інституційної спроможності громади [19]. Розвиток туристичної інфраструктури також сприяє активізації підприємницької діяльності, залученню інвестицій і підвищенню привабливості території [20]. Водночас, масштаб отриманого ефекту залежить від узгодженості дій суб'єктів різних рівнів управління, якості реалізації проєктів і здатності регіону ефективно використовувати наявний інфраструктурний потенціал.

Проведений критичний аналіз наукових підходів з трактування туристичної інфраструктури свідчить про багатовимірність дослідження цієї категорії та відсутність єдиної концептуальної моделі її інтерпретації, що вказує на доцільність узагальнення сучасних тенденцій наукового дискурсу за допомогою бібліометричного аналізу публікацій, індексованих у базі Scopus. Для формування масиву дослідження здійснено пошук публікацій за ключовими словами, що відображають основні компоненти туристичної інфраструктури (tourism infrastructure, tourism services, accommodation, hospitality, transport infrastructure тощо) у поєднанні з категоріями регіонального розвитку та туристичних дестинацій. Пошук здійснювався за полями Title, Abstract, Keywords, що дозволило відібрати публікації, у яких досліджувана проблематика є змістовно релевантною.

З метою забезпечення репрезентативності результатів дослідження було застосовано низку фільтрів відбору публікацій: часовий період 2010-2025 рр., тип документів – наукові статті та огляди, мова – англійська, а також галузеві обмеження за предметними областями: соціальні науки, бізнес, менеджмент і облік, економіка, економетрика та фінанси. У результаті сформовано вибірку, що включає 4794 наукові публікації, які становлять інформаційну основу подальшого бібліометричного аналізу.

Динаміка публікацій у базі Scopus свідчить про стійке зростання наукового інтересу до проблем розвитку туристичної інфраструктури у 2010–2025 рр.: кількість публікацій зросла з близько 90 у 2010 р. до понад 550 у 2025 р., причому найбільш інтенсивне зростання спостерігається після 2018 р., що пов'язано з

актуалізацією питань сталого розвитку туризму, транспортної доступності та цифрової трансформації туристичної індустрії (рис. 1.2). Аналіз предметної структури публікацій підтверджує міждисциплінарний характер досліджень: найбільша частка належить соціальним наукам (33,6%), бізнесу, менеджменту та обліку (21,9%), а також екологічним наукам (12,9%), що свідчить про комплексний характер дослідження туристичної інфраструктури та її значення для економічного, управлінського і просторового розвитку туризму (рис. 1.3).

Подальший етап дослідження передбачав аналіз співзустрічальності ключових слів (co-occurrence analysis) для ідентифікації основних тематичних напрямів і взаємозв'язків між ними. З метою обробки та візуалізації даних використано програмний пакет VOSviewer, який застосовується у бібліометричних дослідженнях для побудови мережових карт наукових знань. Після нормалізації та очищення ключових слів від дублювань і надто загальних термінів до аналізу було включено 128 ключових слів, на основі яких сформовано мережу їх співзустрічальності.

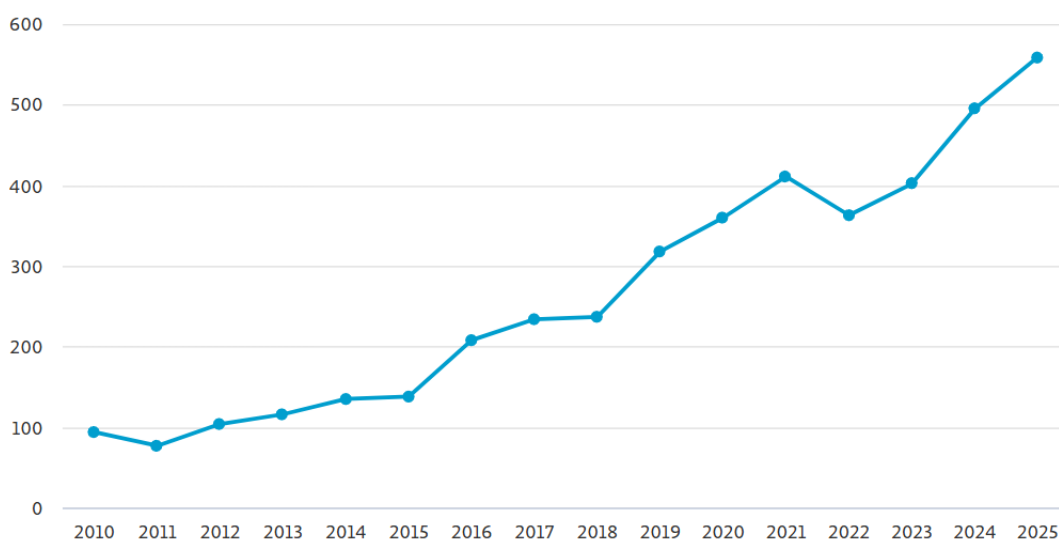


Рисунок 1.2 – Динаміка кількості наукових публікацій у базі даних Scopus за тематикою розвитку туристичної інфраструктури у 2010-2025 рр.

Джерело: сформовано автором на основі результатів пошуку в наукометричній базі Scopus

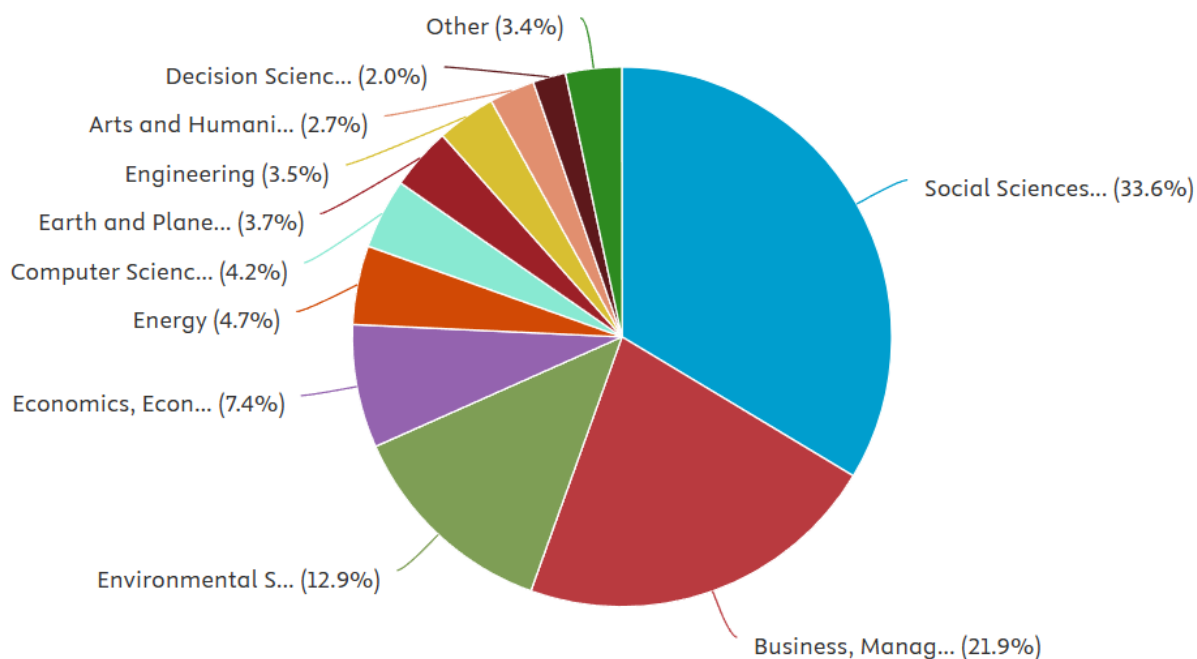


Рисунок 1.3 – Розподіл наукових публікацій за предметними галузями у базі даних Scopus за тематикою розвитку туристичної інфраструктури

Джерело: сформовано автором на основі результатів пошуку в наукометричній базі Scopus

Отримана мережева карта відображає структуру наукових досліджень туристичної інфраструктури та дозволяє виокремити основні тематичні кластери, що формують сучасне наукове поле досліджень у цій сфері. Такий підхід забезпечує можливість систематизувати напрями наукових досліджень, виявити ключові концептуальні блоки розвитку туристичної інфраструктури з визначенням їх взаємозв'язків у контексті регіонального розвитку та трансформації туристичної індустрії.

Результати бібліометричного аналізу ключових слів дозволили сформувати мережеву карту співзустрічальності термінів, що відображає структуру сучасних наукових досліджень у сфері розвитку туристичної інфраструктури (рис. 1.4).

Побудована у програмному середовищі VOSviewer карта демонструє взаємозв'язки між ключовими поняттями наукових публікацій та дозволяє виокремити основні тематичні кластери досліджень.

Таблиця 1.7 – Тематичні кластери наукових досліджень розвитку туристичної інфраструктури (за результатами бібліометричного аналізу Scopus)

№, колір кластера	Тематичний кластер	Основні ключові терміни (keywords)	Науковий зміст та дослідницький фокус
1	Управління туристичними DESTINATION та маркетинг туризму	destination image, tourism destination, tourist satisfaction, marketing, cultural tourism, leisure tourism	Дослідження формування іміджу туристичних DESTINATION, управління туристичним попитом та застосування маркетингових інструментів для підвищення конкурентоспроможності туристичних територій.
2	Транспортна інфраструктура та доступність туристичних територій	transport infrastructure, transport accessibility, air transport, connectivity, high-speed rail	Дослідження ролі транспортної інфраструктури у забезпеченні доступності туристичних територій, мобільності туристів та формуванні туристичних потоків.
3	Регіональний розвиток туризму та конкурентоспроможність туристичних територій	sustainable development, competitiveness, tourism potential, region, environment	Аналіз взаємозв'язку розвитку туризму з соціально-економічним розвитком регіонів, формуванням туристичного потенціалу та конкурентних переваг територій.
4	Сталий розвиток туризму та екологічна трансформація туристичної інфраструктури	sustainability, climate change, destination management, tourism mobilities, domestic tourism	Дослідження екологічних та соціальних аспектів розвитку туристичної інфраструктури, адаптації туризму до кліматичних змін і впровадження принципів сталого управління DESTINATION.
5	Індустрія гостинності та сервісна інфраструктура туризму	hospitality, hotels, customer satisfaction, tourism industry	Аналіз функціонування підприємств індустрії гостинності, якості обслуговування та ефективності діяльності готельно-ресторанного сектору.
6	Просторове планування та інфраструктурна інтеграція туризму	transport, spatial planning, accessible tourism, spatial analysis	Дослідження просторової організації туристичної інфраструктури, її інтеграції з регіональним плануванням та формування доступного туризму.

Джерело: сформовано автором на основі бібліометричного аналізу за допомогою VOSviewer

Центральне місце у мережі ключових слів займають поняття *hospitality*, *transport infrastructure* та *sustainability*, що підтверджує їх фундаментальне значення у сучасному науковому дискурсі. Результати бібліометричного аналізу засвідчують комплексний характер досліджень туристичної інфраструктури, які охоплюють економічні, управлінські, просторові та екологічні аспекти розвитку туристичних систем.

Для уточнення актуальності проблематики розвитку туризму і туристичної інфраструктури для української наукової спільноти було проведено додатковий

аналіз публікацій авторів з українською афіліацією у наукометричній базі Scopus. Пошук здійснювався за тематичними ключовими словами, пов'язаними з туризмом, індустрією гостинності, туристичними DESTINACIAMI та транспортною доступністю туристичних територій.

Результати аналізу свідчать про поступове зростання наукової активності українських дослідників у цій сфері. Якщо у 2010-2012 рр. кількість публікацій була незначною і становила лише 1–3 роботи на рік, то, починаючи з 2017 р., спостерігається стабільна тенденція до зростання. Особливо інтенсивне збільшення кількості досліджень відбулося після 2019 р., коли кількість публікацій перевищила 70 робіт на рік. Найвищі показники зафіксовано у 2021-2025 рр., коли щорічна кількість публікацій становила 130-150 документів, що свідчить про активізацію досліджень у сфері розвитку туризму, цифровізації послуг та інноваційної трансформації туристичної індустрії.

Аналіз організаційної структури публікацій показує, що найбільшу наукову активність демонструють провідні університети та наукові установи України. Серед них Національна академія наук України, Київський національний університет імені Тараса Шевченка, Державний торговельно-економічний університет, Національний університет «Львівська політехніка», а також Національний авіаційний університет та інші заклади вищої освіти.

Серед найбільш продуктивних українських авторів, які публікують дослідження з цієї проблематики у базі даних Scopus, можна відзначити М. Бойко, А. Охріменко, І. Комарницького, М. Босовську, Л. Гончар, А. Квілінського, О. Люльова, В. Поліщука, М. Барну та Л. Бовш. Наявність значної кількості публікацій цих дослідників свідчить про формування в Україні наукових напрямів, зосереджених на дослідженні розвитку туризму, індустрії гостинності, цифрової трансформації туристичних послуг та впровадження інноваційних підходів у функціонуванні туристичних систем. Проблема інноваційного розвитку туризму та туристичної інфраструктури є актуальною для української науки та активно досліджується у вітчизняному академічному середовищі.

Отже, туристична інфраструктура є багаторівневою системою, у якій матеріально-ресурсне ядро взаємодіє із соціально-еколого-економічним середовищем та інноваційно-інклюзивною спроможністю. Теоретично важливо розрізняти інфраструктурний потенціал і фактичну результативність його використання. Таке розмежування визначає логіку подальших підрозділів і методичного інструментарію розділу 2.

1.2 Просторова та багаторівнева організація регіональної туристичної інфраструктури на засадах сталого розвитку в умовах трансформації економіки

Регіональний вимір розвитку туристичної інфраструктури є принципово важливим, оскільки її об'єкти територіально локалізовані, фінансуються та управляються суб'єктами різних рівнів і функціонують у конкретному інституційному, соціально-економічному, природному та безпековому середовищі. Національні показники не відображають просторової неоднорідності доступності туристичних ресурсів, якості обслуговування та інвестиційної спроможності територій з урахуванням наслідків воєнних руйнувань. Відповідно, регіон виступає не лише одиницею статистичного спостереження, але і простором взаємодії інфраструктурних об'єктів, туристичних ресурсів, суб'єктів господарювання, територіальних громад та органів управління (рис. 1.5).

На регіональному рівні запропоноване в підрозділі 1.1 трактування туристичної інфраструктури конкретизується через територіальну локалізацію її об'єктів, просторову взаємодію суб'єктів туристичної діяльності та особливості інституційно-управлінського, соціально-економічного, природного і безпекового середовища. Такий підхід дає змогу враховувати просторові відмінності у складі, рівні розвитку та результативності функціонування туристичної інфраструктури, а також визначати специфічні для кожного регіону передумови, обмеження і пріоритети її трансформації.

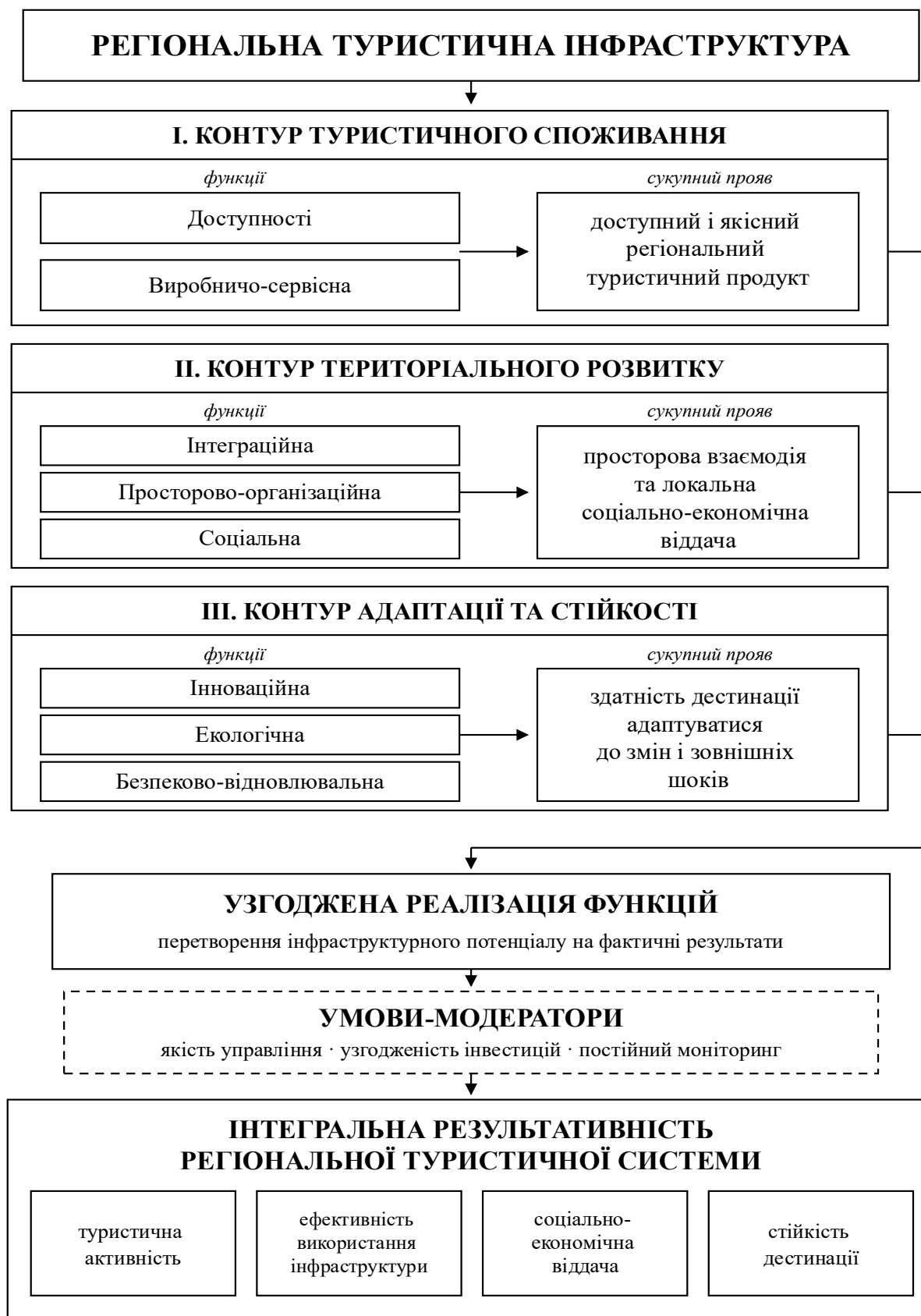


Рисунок 1.5 – Групування функцій регіональної туристичної інфраструктури за напрямками реалізації

Джерело: сформовано автором

Регіональна інфраструктурна система виконує три взаємопов'язані групи функцій. Перша група охоплює забезпечення туристичного споживання: доступність, мобільність, розміщення, харчування, інформацію, дозвілля та безпеку. Друга пов'язана з територіальним розвитком: підтримкою зайнятості, підприємництва, інвестицій, локальних ланцюгів створення цінності та якості життя. Третя охоплює адаптацію: цифровізацію, екологічну стійкість, інклюзивність, кризове реагування і відновлення. Результативність цих функцій залежить від координації між рівнями управління і узгодженості інвестиційних рішень.

Трансформацію економіки доцільно розуміти як тривалий процес зміни галузевої, технологічної, інституційної та просторової структури господарства. Для України цей процес поєднує цифровізацію, євроінтеграцію, зміни в структурі попиту, демографічні зрушення, наслідки пандемії, повномасштабної війни та відновлення. Сучасна Державна стратегія регіонального розвитку на 2021–2027 рр. акцентує територіально орієнтований підхід, стійкість, відновлення та врахування різних типів територій [23]. Регіональна туристична інфраструктура має оцінюватися не як статичний набір об'єктів, а як система, що змінюється під впливом структурних шоків і нових пріоритетів (рис. 1.6).

Структурна трансформація економіки України формується під впливом глобалізаційних процесів, технологічних змін, соціально-економічних диспропорцій і воєнних викликів [24]; [25]; [26]. У сфері туризму дія цих чинників проявляється через зміну обсягів і напрямів інвестування, пошкодження інфраструктурних активів, переорієнтацію транспортних і туристичних потоків, релокацію населення та бізнесу, трансформацію споживчого попиту, посилення безпекових вимог і прискорення цифровізації туристичного обслуговування. Для визначення макроекономічного середовища розвитку туристичної інфраструктури проаналізовано структуру валового внутрішнього продукту України за видами економічної діяльності. Інформаційною базою є офіційні дані Державної служби статистики України

«Валовий внутрішній продукт виробничим методом та валова додана вартість за видами економічної діяльності у фактичних цінах» [27], наведені в Додатку А.



Рисунок 1.6 – Чинники трансформації регіональної туристичної інфраструктури

Джерело: розроблено автором

Частку кожного виду економічної діяльності розраховано, як відношення його валової доданої вартості в основних цінах до ВВП у ринкових цінах відповідного року. Для характеристики промисловості агреговано валову додану вартість добувної та переробної промисловості, постачання електроенергії, газу, пари й кондиційованого повітря, водопостачання, каналізації та поводження з відходами.

Динаміка сільського господарства протягом 2011-2024 рр. мала хвилеподібний характер. Його частка у 2011 р. становила 8,2% від обсягу ВВП, потім зросла до 12,1% у 2015 р. і піднялася до 10,9 % у 2021 р. У воєнний період вона зменшилася до 8,6% у 2022 р., 7,6% у 2023 р. та 7,1% у 2024 р. Це свідчить про поступове послаблення позицій аграрного сектору наприкінці досліджуваного періоду, хоча в окремі періоди його роль у формуванні ВВП істотно зростала. Для туристичної інфраструктури така динаміка має від'ємне значення, оскільки розвиток сільського, гастрономічного та аграрного туризму залежить від економічної активності локальних виробників, збереження сільських територій і функціонування місцевих ланцюгів постачання.

Сукупна частка промислових видів діяльності скоротилася з 22,1% ВВП у 2011 р. до 20,4% у 2021 р., 16,7% у 2022 р. та 17,4% у 2024 р. Найбільш відчутне погіршення структурних позицій промисловості відбулося після початку повномасштабної війни внаслідок руйнування виробничих потужностей, порушення логістичних зв'язків, втрати частини ресурсної бази та скорочення інвестиційної активності. Для туристичної інфраструктури це означає звуження можливостей фінансування капіталомістких проєктів, ускладнення постачання обладнання і будівельних матеріалів, а також погіршення економічного стану територій, у яких промислові підприємства формували значну частину зайнятості та місцевих бюджетних надходжень.

Найвиразнішим структурним зрушенням воєнного періоду стало різке збільшення частки валової доданої вартості виду економічної діяльності «Державне управління й оборона; обов'язкове соціальне страхування». Якщо у 2011 р. вона становила 4,1% ВВП, а у 2021 р. – 6,2%, то у 2022 р. зросла до 21,7%,

у 2023 р. становила 21,4%, а у 2024 р. – 20,4%. Така зміна відображає переорієнтацію економічних ресурсів на оборону, безпеку, соціальний захист і забезпечення функціонування держави та має подвійний вплив на розвиток туристичної інфраструктури: з одного боку, звужує можливості бюджетного фінансування туристичних і рекреаційних проєктів, а з іншого – посилює значення державного регулювання у сферах безпеки, відновлення територій, транспортної доступності, цивільного захисту та підтримки регіонів.

Види економічної діяльності, функціонально пов'язані з туристичною сферою, демонстрували різні траєкторії розвитку. Частка тимчасового розміщування та організації харчування протягом більшості досліджуваного періоду залишалася меншою за 1% ВВП: 0,8% у 2011 р., 0,9% у 2021 р., 0,6% у 2022–2023 рр. і 0,7% у 2024 р. Зниження долі ВВП у 2022-2023 рр. відображає скорочення туристичного попиту, обмеження мобільності, втрату частини об'єктів і переорієнтацію закладів розміщення на потреби внутрішньо переміщених осіб, гуманітарних організацій та інших категорій користувачів. Часткове відновлення у 2024 р. свідчить про поступову адаптацію підприємств до нових умов функціонування.

Частка мистецтва, спорту, розваг і відпочинку переважно перебувала в межах 0,5-0,9% ВВП. Незначна питома вага цього виду діяльності не зменшує його значення для туристичної привабливості територій, оскільки культурні, спортивні та дозвілєві об'єкти формують зміст туристичного продукту, впливають на тривалість перебування відвідувачів і підтримують розвиток креативних індустрій. Але, обмежені фінансові можливості цієї сфери посилюють потребу в мережевій взаємодії, грантовому фінансуванні, ревіталізації об'єктів і цифрових формах представлення культурної спадщини.

Суттєве скорочення спостерігалось і у транспорті, складському господарстві, поштовій та кур'єрській діяльності: з 7,9% ВВП у 2011 р. до 5,4% у 2021 р., 4,3% у 2022 р. та 4,6% у 2024 р. Така динаміка відображає втрату частини транспортної інфраструктури, порушення традиційних маршрутів, обмеження авіаційного і морського сполучення та зростання логістичних

ризиків. У туристичній сфері наслідками зазначених змін є зниження транспортної доступності окремих дестинацій, збільшення тривалості та вартості поїздок, переорієнтація туристичних потоків до безпечніших регіонів, а також потреба в розвитку альтернативних маршрутів і мультимодального транспортного сполучення.

Іншу динаміку демонстрував сектор інформації та телекомунікацій. Його частка у ВВП зростає з 3,0% у 2011 р. до 5,0% у 2020 р., а у 2022–2024 рр. стабілізувалася на рівні 4,0%. Порівняно з початком досліджуваного періоду, цифровий сектор істотно посилив свої економічні позиції. Для туристичної інфраструктури – це розширює можливості впровадження систем онлайн-бронювання, електронної оплати, цифрової навігації, віртуальної інтерпретації об'єктів, аналітики туристичних потоків, інтелектуального управління транспортом і персоналізації туристичного досвіду.

Узагальнення отриманих результатів дає змогу визначити основні макроекономічні передумови трансформації регіональної туристичної інфраструктури. Скорочення питомої ваги промислових і транспортних видів діяльності збільшує ресурсні, інвестиційні та логістичні обмеження її розвитку. Посилення ролі державного управління та оборони відображає переорієнтацію ресурсів на безпекові потреби, підвищення вимог до стійкості, резервування і захищеності інфраструктурних об'єктів. Розвиток інформаційно-телекомунікаційного сектору створює технологічні можливості для цифрової модернізації туристичних послуг, управління потоками та розвитку нових моделей взаємодії між відвідувачами, бізнесом і органами влади.

Отже, трансформація структури економіки України змінює не лише ресурсне забезпечення туристичної сфери, але і самі вимоги до регіональної туристичної інфраструктури. Її розвиток дедалі більше залежить від здатності регіонів поєднувати фізичне відновлення об'єктів з цифровізацією, безпековою адаптацією, інклюзивністю, екологічною стійкістю та міжсекторальною взаємодією. Водночас показники валової доданої вартості пов'язаних видів економічної діяльності характеризують тільки макроекономічне середовище

туризму, а не його безпосередній внесок у ВВП. Відповідно до міжнародної методології допоміжного рахунку туризму, прямий внесок визначається тією частиною валової доданої вартості різних видів діяльності, яка створена внаслідок споживання відвідувачів [28]. Водночас, наведені показники характеризують макроекономічне середовище туристичної сфери, а не безпосередню результативність її функціонування. Її кількісне оцінювання розглядається у розділі 3. Визначення цільової спрямованості трансформації потребує переходу до засад сталого розвитку для зростання інфраструктурних змін з економічними, соціальними та екологічними результатами для регіону.

У контексті сталого розвитку туристична інфраструктура розглядається як багаторівнева, просторово організована підсистема регіональної економіки, функціонування якої забезпечує не лише обслуговування туристичних потоків, але і формування економічних, соціальних та екологічних результатів територіального розвитку. Її вплив реалізується через активізацію туристичного споживання і інвестиційної діяльності, створення робочих місць, розвиток підприємництва та суміжних видів економічної діяльності, розширення податкової бази, збереження культурної спадщини та раціональне використання локального ресурсного потенціалу. Отже, туристична інфраструктура виступає не відокремленим комплексом об'єктів обслуговування, а складовою структурної та просторової трансформації регіональної економіки [29].

Результативність її функціонування залежить, як від стану транспортної, готельно-ресторанної, культурно-дозвіллевої, рекреаційної та інформаційної інфраструктури, так і від узгодженості інституційних, організаційно-управлінських та економічних інструментів регулювання. Саме якість планування, координації та взаємодії суб'єктів державного, регіонального і місцевого рівнів визначає спроможність територій трансформувати наявний туристичний потенціал у стійкі соціально-економічні результати.

Цільові орієнтири такої трансформації визначаються “Порядком денним ООН у сфері сталого розвитку до 2030 року”, який передбачає поєднання економічної результативності, соціальної інклюзивності та екологічної

збалансованості. У цій системі туристична інфраструктура набуває значення інструменту забезпечення зайнятості й підприємницької активності, підвищення якості середовища проживання, збереження культурної ідентичності, упровадження інноваційних і ресурсоефективних рішень. Відповідно, її трансформація має оцінюватися не лише за кількістю та станом інфраструктурних об'єктів, але і за здатністю сприяти досягненню конкретних Цілей сталого розвитку регіональної економіки.

Цілі сталого розвитку формують глобальну рамку державної та регіональної політики, орієнтованої на підвищення якості життя, скорочення соціально-економічної нерівності, забезпечення екологічної безпеки та інклюзивного економічного зростання. Ухвалення у 2015 р. 17 Цілей сталого розвитку актуалізували необхідність інтеграції туристичної інфраструктури у стратегічне планування територій, як інструмент поєднання економічних, соціальних та екологічних пріоритетів.

Водночас оцінювання внеску туристичної інфраструктури у сталий розвиток регіональної економіки ускладнюється багатовимірністю її впливу. Методичної конкретизації потребують урахування прямих і непрямих економічних ефектів, визначення впливу на зайнятість, підприємництво, локальні громади та природне середовище, а також оцінювання результативності впровадження цифрових, ресурсоефективних і низьковуглецевих рішень. Це зумовлює необхідність комплексного науково-методичного обґрунтування взаємозв'язку туристичної інфраструктури з досягненням “Цілей сталого розвитку на регіональному рівні” [30].

У сучасних дослідженнях туристична інфраструктура розглядається як передумова трансформації туристичного потенціалу території у вимірі соціально-економічних результатів. Атаманчук З. А. [31] акцентує увагу на інтеграції туристичної діяльності в політику сталого розвитку країн ЄС та значенні інфраструктурного планування для забезпечення територіальної збалансованості. Бабов К. та співавтори [32] пов'язують сталий розвиток туризму в Україні з підвищенням зайнятості, зростанням регіональних доходів і

формуванням екологічно безпечного середовища. Єрко І. [33] розглядає безпечний і сталий розвиток туризму, як чинник трансформації конкурентного потенціалу суб'єктів туристичної індустрії та наголошує на взаємозв'язку якості управління, економічної результативності і соціальної відповідальності підприємств. Зубайр А. [34] розкриває роль міжнародних організацій, передусім ООН, у поширенні принципів сталого туризму та формуванні узгоджених підходів до розвитку туристичних послуг.

Технологічні і ресурсно-екологічні виміри сталого розвитку представлені у праці Осітнянко Д. О. [35], де увага акцентується на цифровізації, інноваційних технологіях та екологічному менеджменті туристичних підприємств. Роїк О. Р. [36] та Соловій І. П. із колегами [37] обґрунтовують значення розвитку внутрішніх і міжнародних туристичних потоків, розширення зайнятості, активізації інвестування та посилення взаємозв'язків туризму з локальними економічними системами. Узагальнення наведених наукових позицій свідчить, що трансформація регіональної туристичної інфраструктури на засадах сталого розвитку потребує поєднання інституційної координації, інноваційно-інвестиційного забезпечення, технологічної модернізації та екологічно відповідального використання територіальних ресурсів.

Попри значний науковий доробок, дослідження взаємозв'язку туризму і сталого розвитку залишаються переважно фрагментарними: в одних працях домінує оцінювання економічних ефектів туристичної діяльності, в інших – її екологічного впливу. Недостатньо розробленим залишається системний підхід, який давав би змогу визначити роль туристичної інфраструктури у досягненні цілей сталого розвитку на регіональному рівні з урахуванням економічного, соціального, екологічного та інституційного вимірів. Відповідно, дослідницький акцент переноситься з галузевого аналізу туризму на інфраструктурно-системне оцінювання його внеску у сталий розвиток територій.

У межах такого підходу туристична інфраструктура розглядається, також, як середовище формування і впровадження цифрових, організаційно-управлінських, екологічних та сервісних інновацій. Їх інтеграція створює

передумови для адаптації інфраструктурної системи до структурних змін економіки, підвищення якості туристичних послуг, раціональнішого використання територіальних ресурсів і зміцнення конкурентоспроможності регіонів. Отже, інноваційне оновлення виступає одним із ключових напрямів розширення трансформації регіональної туристичної інфраструктури на засадах сталого розвитку.

Зазначені ЦСР утворюють взаємопов'язану систему орієнтирів трансформації регіональної туристичної інфраструктури: розширення зайнятості та підприємницької активності має поєднуватися з підвищенням життєздатності громад, ресурсоефективністю господарювання та кліматичною адаптацією територій. Конкретизацію внеску туристичної інфраструктури у досягнення ЦСР 8, 11, 12 і 13 через систему індикаторів, цільових орієнтирів та інституційних механізмів здійснено у підрозділі 3.1.

Але, соціально-економічні ефекти розвитку інфраструктури також не є однозначно позитивними. Поряд із зайнятістю, доходами, підприємництвом і розширенням доступу можливі витіснення місцевих функцій, зростання цін, сезонність, перевантаження ресурсів і нерівномірний розподіл вигод (рис. 1.7). Міжнародно узгоджена статистична рамка вимірювання сталості туризму пропонує розглядати економічні, соціальні і екологічні виміри сумісно [28]. Це відповідає подальшій логіці дисертації, де інтегральний індекс розвитку інфраструктури не ототожнюється з індексом результативності або соціально-економічним ефектом. В умовах війни, до традиційних факторів додається воєнно-безпекова стійкість. Вона охоплює фізичну безпеку, доступ до укриттів і медичної допомоги, резервні комунікації, надійність транспортних зв'язків, актуальність інформації, сценарії евакуації, спроможність швидко відновлювати функції та коректно комунікувати ризики. Цей компонент не слід розчиняти в загальному понятті «якість інфраструктури»: він має окрему аналітичну роль і надалі формує відповідний блок у визначенні розвитку туристичної інфраструктури.

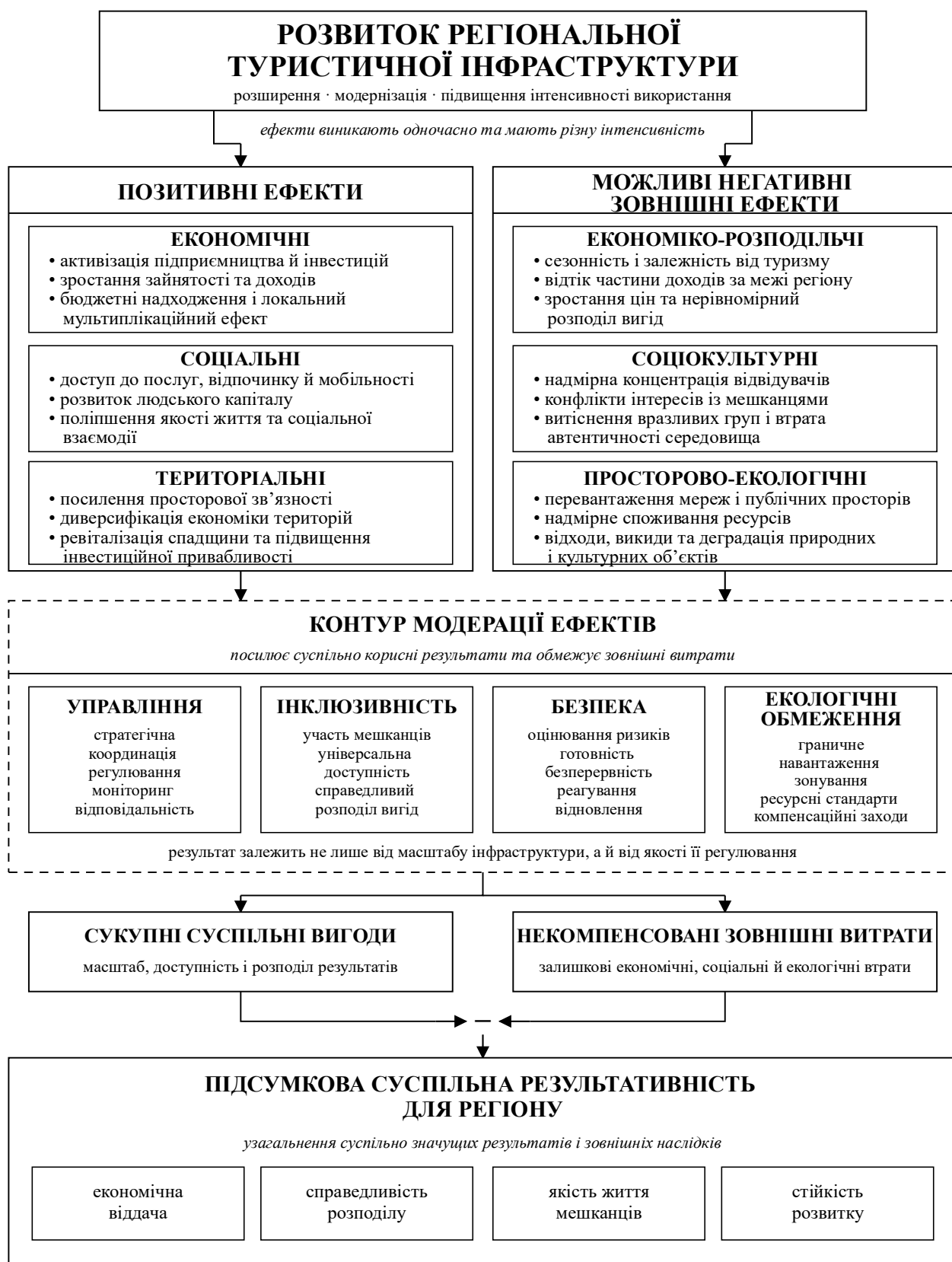


Рисунок 1.7 – Соціально-економічні ефекти розвитку регіональної туристичної інфраструктури

Джерело: сформовано автором

Просторова трансформація проявляється в зміні центрів тяжіння, маршрутів, функцій прикордонних територій, мобільності населення та співвідношення між великими містами й периферією.

Глобалізація у сфері туризму поширює стандарти якості, цифрові платформи, моделі бронювання, вимоги до безпеки, сталості та обміну даними. Європейський «Transition Pathway for Tourism» визначає зелені і цифрові переходи, стійкість, навички, дані та управління серед пріоритетів трансформації туристичної екосистеми [39].

Європейський порядок денний для туризму до 2030 р. доповнює зазначений підхід багаторічним планом дій для органів влади, бізнесу та інших заінтересованих сторін [38]. Його пріоритети охоплюють цифрову й зелену трансформацію, підвищення стійкості туристичних destinations, розвиток компетенцій і координацію між рівнями управління. Для України ці орієнтири важливі як основа зближення стандартів і трансформації туристичної інфраструктури. Водночас їх упровадження має бути поетапним і враховувати воєнні ризики, обмежені фінансові ресурси, різний рівень інституційної спроможності та неоднорідність регіонів. Локалізація, зі свого боку, спирається на територіальну ідентичність, природну й культурну спадщину, місцеві знання, виробників, ремесла та гастрономію. Вона посилює відмінність туристичного продукту та утримує більшу частину створеної вартості в регіоні. Проте локальні ініціативи не можуть розвиватися ізольовано: вони потребують доступу до фінансування, компетенцій, ринків, цифрових каналів просування і якісної інфраструктури. Поєднання глобальних стандартів з локальним змістом утворює глокалізаційну модель розвитку [40].

Глокалізаційна модель передбачає не механічне копіювання зовнішніх рішень, а їх адаптацію до ресурсів, потреб і обмежень конкретного регіону. Так, міжнародні стандарти доступності можуть реалізовуватися через локальні маршрути й об'єкти; глобальні платформи – інтегруватися з регіональними даними й каналами просування; цифрові інструменти – підтримувати малий місцевий бізнес; екологічні вимоги – враховувати місткість і вразливість

окремих територій (рис. 1.8). Реалізація моделі потребує балансу між стандартизацією сервісу та автентичністю пропозиції, а також узгодження інтересів громад, бізнесу, відвідувачів і інвесторів.

Отже, розвиток регіональної туристичної інфраструктури визначається структурними, просторовими, цифровими, екологічними, локалізаційними та безпековими чинниками. Його результативність залежить від адаптації зовнішніх стандартів до місцевих умов, міжсекторальної координації і інституційно-інвестиційної спроможності регіонів.

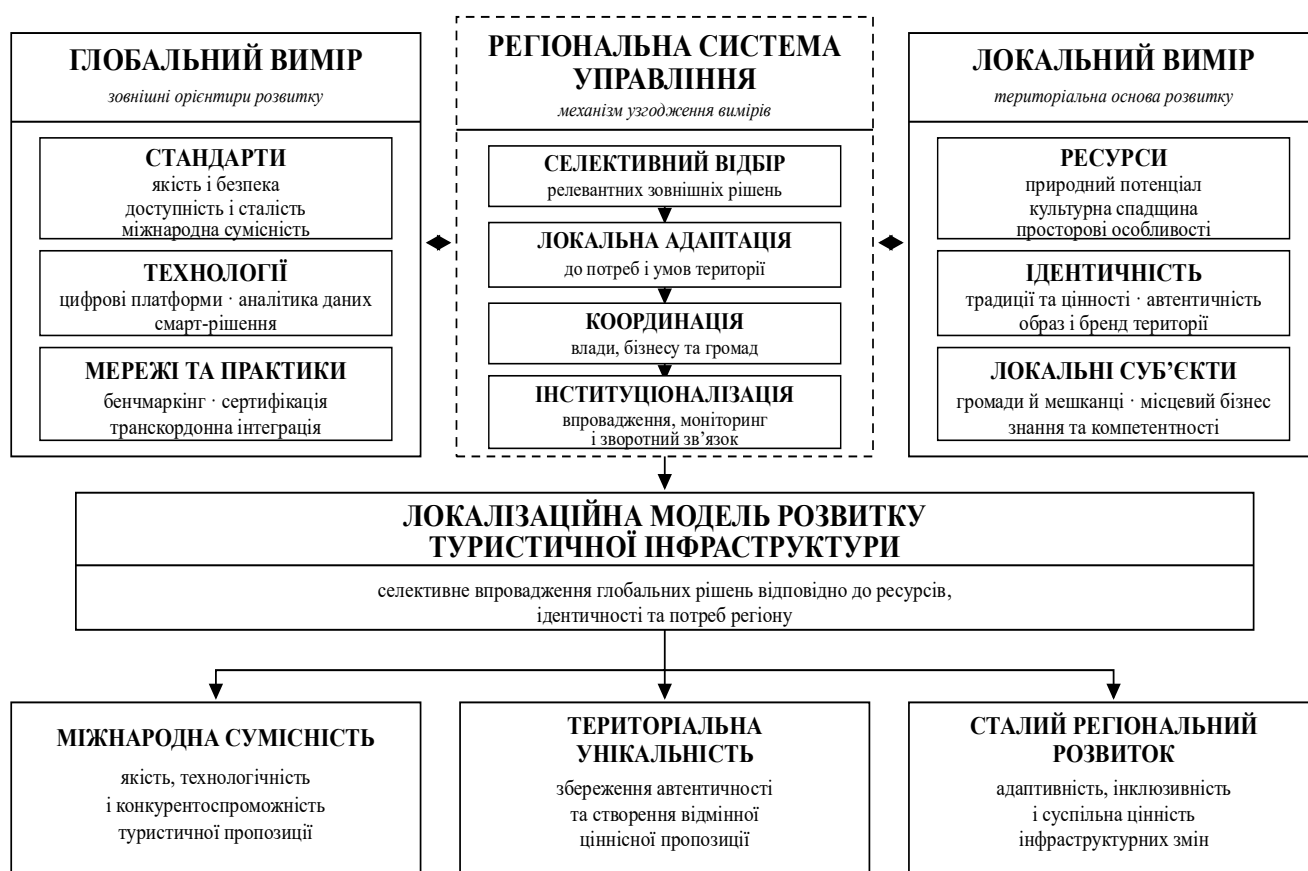


Рисунок 1.8 – Основні виміри глокалізаційної моделі розвитку туристичної інфраструктури

Джерело: сформовано автором

Для подальшого аналізу така класифікація означає необхідність окремої оцінки: інфраструктурного потенціалу, результативності туристичного розвитку, управлінської спроможності і пов'язаних соціально-економічних ефектів. Така

послідовність дає змогу в подальшому викладі визначити, за яких умов інфраструктурний потенціал трансформується в результат.

1.3 Концептуальні засади та пріоритетні напрями інноваційного розвитку регіональної туристичної інфраструктури

Інноваційний розвиток регіональної туристичної інфраструктури є цілеспрямованим процесом створення, упровадження, поширення та інституціоналізації нових або істотно вдосконалених рішень, які підвищують доступність, якість, продуктивність, стійкість та інклюзивність інфраструктурної системи. Інновація в цьому контексті не обмежується цифровою технологією. Вона може змінювати спосіб надання послуги, модель управління, правила взаємодії суб'єктів або просторову організацію дестинації.

Загальне методологічне розуміння інновацій доцільно узгодити, наприклад, з положеннями Керівництва міста Осло, відповідно до яких інноваційність визначається новизною або істотним удосконаленням продукту чи бізнес-процесу для конкретного суб'єкта, а не обов'язково їх абсолютною світовою новизною [41]. У туризмі специфіка полягає в сервісній природі продукту, співтворенні досвіду, територіальній залежності та участі великої кількості взаємопов'язаних суб'єктів [42]; [43]. Тому інноваційний ефект часто виникає на межі підприємств, публічних інституцій, локальних спільнот і цифрових платформ.

Теоретичне осмислення інноваційного розвитку туристичної інфраструктури потребує врахування, як класичних підходів до інновацій і регіонального розвитку, так і сучасних тенденцій цифрової трансформації туристичних систем. З цією метою здійснено бібліометричний аналіз публікацій у базі даних Scopus за пошуковим запитом, що поєднує категорії туризму, інновацій, цифрової трансформації, платформної економіки та сучасних технологій. У результаті було виявлено 7713 наукових документів за 2010-2025 рр. Динаміка публікацій засвідчує стале зростання інтересу до

проблематики інноваційного розвитку туризму: від близько 60 праць у 2010 р. до понад 1800 у 2025 р. (рис. 1.9). Отримані результати підтверджують, що інновації, цифровізація та технологічна модернізація є одними з найбільш динамічних напрямів сучасних досліджень у сфері економіки та управління туризмом.

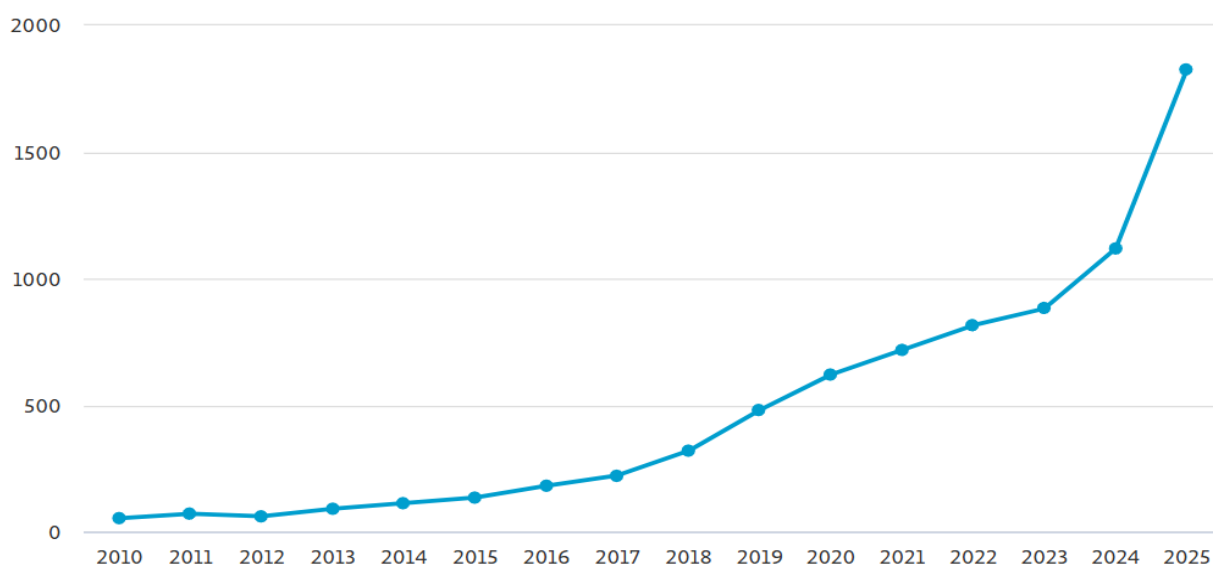


Рисунок 1.9 – Динаміка наукових публікацій у Scopus за тематикою інновацій та цифрової трансформації туризму у 2010-2025 рр.

Джерело: сформовано автором на основі результатів пошуку в наукометричній базі Scopus

Для поглибленого розуміння наукового змісту досліджень проаналізовано галузеву структуру публікацій, що підтверджує міждисциплінарний характер дослідження інноваційного розвитку туризму. Найбільша частка робіт припадає на сферу бізнесу, менеджменту та обліку (32,4%), де досліджуються інноваційні бізнес-моделі та конкурентоспроможність DESTINACIЙ. Значну частку становлять також соціальні науки (29,6%), які охоплюють поведінкові та соціальні аспекти цифрової трансформації туризму. Важливу роль відіграють екологічні науки (9,6%), комп'ютерні науки (7,0%) та економіка, економетрика і фінанси (5,6%), що свідчить про інтеграцію екологічних, технологічних і економічних підходів у дослідженні інновацій у туризмі (рис. 1.10).

Для ідентифікації ключових тематичних напрямів сучасних досліджень та виявлення взаємозв'язків між основними науковими поняттями було застосовано метод аналізу співзустрічності ключових слів із використанням програмного забезпечення VOSviewer. Аналіз карти дозволив виділити кілька основних тематичних кластерів, які відображають структуру сучасного наукового дискурсу щодо інновацій у туризмі.

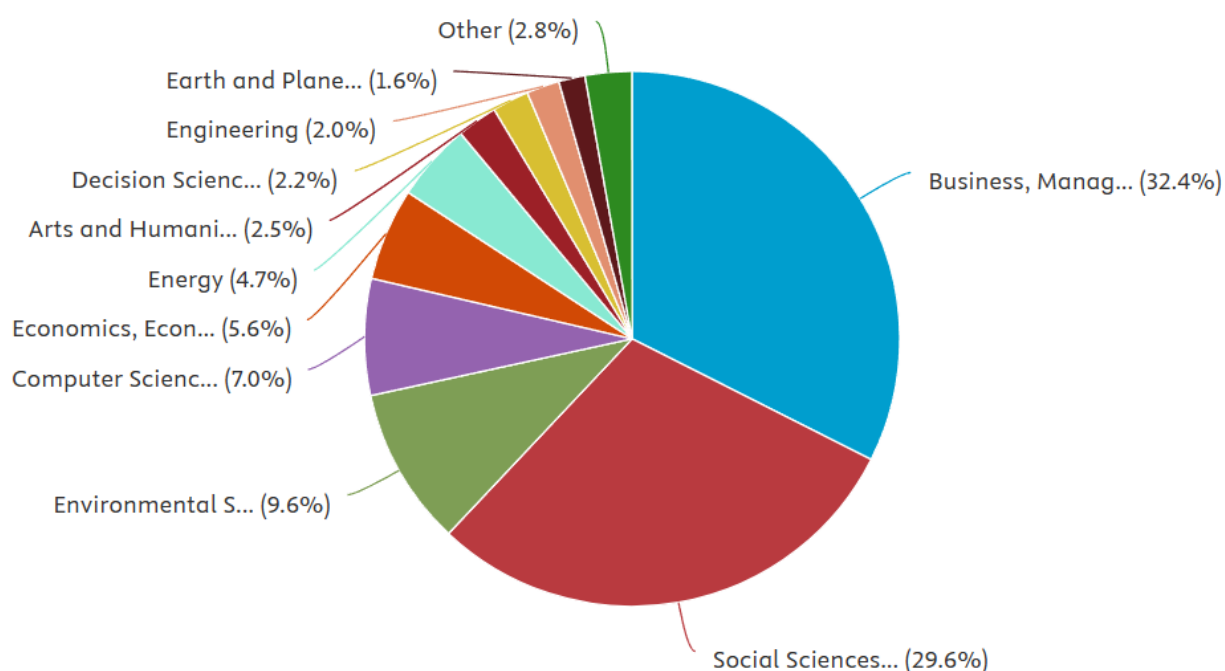


Рисунок 1.10 – Розподіл наукових публікацій у Scopus за галузями знань, тематика інновацій та цифрової трансформації туризму

Джерело: сформовано автором на основі результатів пошуку в наукометричній базі Scopus

Результати бібліометричного аналізу свідчать про зростання наукового інтересу до інноваційних і цифрових трансформацій туристичної індустрії. Основні напрями досліджень зосереджені на розвитку цифрових платформ, використанні штучного інтелекту, аналізі великих даних, концепції smart tourism та впровадженні інноваційних бізнес-моделей (рис. 1.11). Виявлена тематична конвергенція засвідчує формування нового дослідницького фокусу – цифрово інтегрованої та керованої туристичної інфраструктури.

Аналіз еволюції ключових слів і мережева карта досліджень підтверджують поступовий перехід від матеріально-ресурсних аспектів розвитку туризму до технологічно орієнтованих підходів, у яких ключову роль відіграють цифрові технології та інноваційні механізми організації туристичної діяльності, що свідчить про необхідність теоретичного осмислення ролі інновацій у модернізації туристичної інфраструктури та їхнього впливу на економічні результати розвитку туристичних DESTINAцій (рис. 1.12).

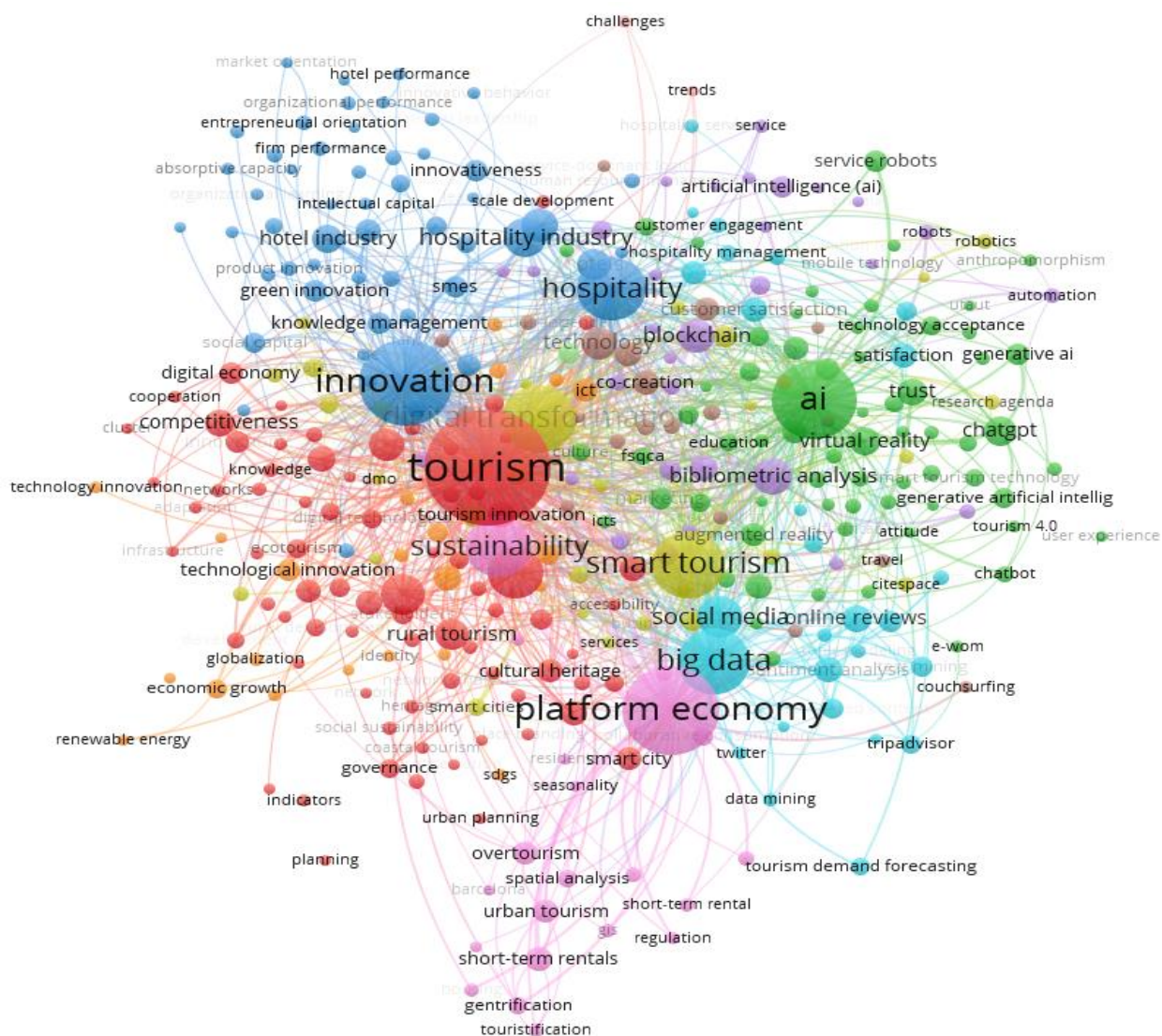


Рисунок 1.11 – Мережева карта ключових слів наукових публікацій за тематикою інновацій та трансформації туризму

Джерело: сформовано автором на основі бібліометричного аналізу публікацій у базі Scopus з використанням програмного забезпечення VOSviewer

У зв'язку з викладеним доцільно перейти до теоретичного аналізу каналів впливу інновацій на функціонування туристичної інфраструктури. Інновації змінюють не лише технічні характеристики їхніх об'єктів, але і способи управління, взаємодії суб'єктів, організації простору та надання туристичних послуг. Їхній вплив проявляється через підвищення доступності, якості, ресурсоефективності, інклюзивності та стійкості інфраструктурних систем. Для узагальнення тематичної структури сучасних досліджень результати кластеризації ключових слів систематизовано в табл. 1.8.

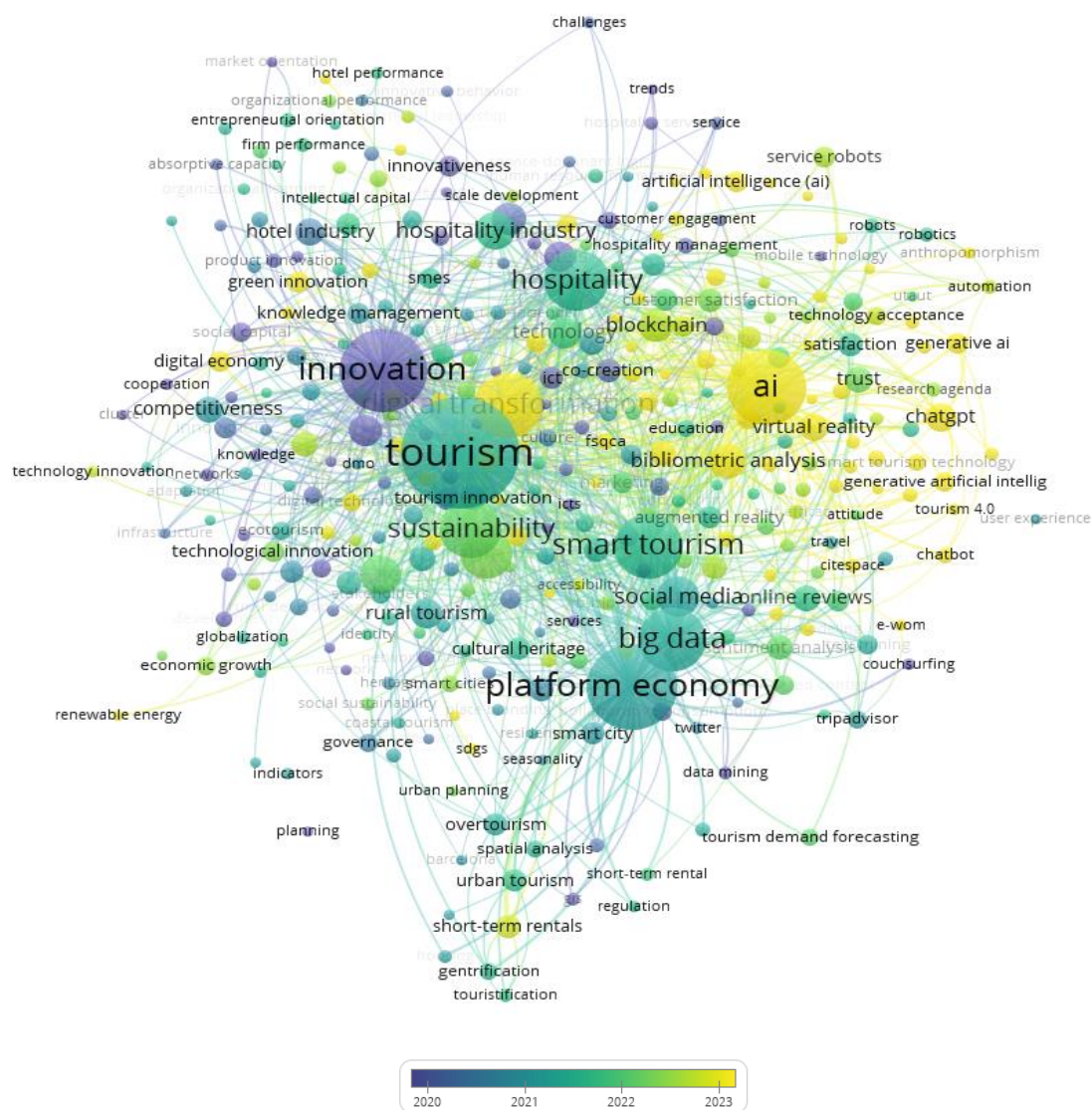


Рисунок 1.12 – Карта часової еволюції ключових слів у дослідженнях інновацій та трансформації туризму

Джерело: сформовано автором на основі бібліометричного аналізу публікацій у базі Scopus з використанням програмного забезпечення VOSviewer

Таблиця 1.8 – Тематичні кластери досліджень інноваційного розвитку туризму (за результатами бібліометричного аналізу Scopus)

№, колір кластера	Назва кластера	Основні ключові слова	Науковий зміст кластера
1	Інноваційний розвиток та конкурентоспроможність туристичної індустрії	innovation, innovativeness, knowledge management, competitiveness, hotel industry, firm performance, green innovation	Кластер відображає дослідження інноваційного розвитку туристичних підприємств, управління знаннями та формування конкурентних переваг у готельно-ресторанній індустрії. Значна увага приділяється інноваційним стратегіям підприємств, ролі інтелектуального капіталу та підвищенню ефективності діяльності туристичних компаній.
2	Штучний інтелект та технологічні інновації у туризмі	artificial intelligence, generative AI, chatGPT, robotics, virtual reality, technology acceptance, trust	Кластер характеризує новітній напрям досліджень, пов'язаний із використанням штучного інтелекту, роботизованих систем та технологій доповненої і віртуальної реальності у туристичних сервісах. У межах цього напрямку досліджуються процеси автоматизації обслуговування, цифрової взаємодії з туристами та впливу AI на трансформацію туристичних послуг.
3	Smart tourism та цифрові туристичні дестинації	smart tourism, smart city, ICT, co-creation, digital services	Кластер відображає концепцію «розумного туризму», яка базується на інтеграції інформаційно-комунікаційних технологій у туристичну інфраструктуру та управління туристичними дестинаціями. Дослідження зосереджені на формуванні smart destinations, цифрових туристичних сервісів та нових моделей взаємодії між туристами, бізнесом і територіальними громадами.
4	Платформна економіка та великі дані у туризмі	platform economy, big data, data mining, social media, online reviews, tripadvisor	Даний кластер відображає вплив цифрових платформ та великих даних на розвиток туристичної індустрії. У межах цього напрямку аналізується роль онлайн-платформ бронювання, соціальних мереж, систем електронних відгуків та аналітики великих даних у формуванні туристичного попиту та конкурентоспроможності дестинацій.
5	Сталий розвиток туризму	sustainability, rural tourism, cultural heritage, ecotourism, SDGs	Кластер об'єднує дослідження екологічної та соціально-економічної стійкості туристичних систем. Основна увага приділяється розвитку сільського туризму, збереженню культурної спадщини, управлінню туристичними ресурсами та інтеграції принципів сталого розвитку у туристичну політику.
6	Урбаністичні трансформації та короткострокова оренда	short-term rentals, overtourism, urban tourism, gentrification, regulation	Кластер характеризує дослідження впливу платформ короткострокової оренди (зокрема Airbnb) на розвиток міського туризму. Основні теми досліджень включають проблему надмірного туризму, трансформацію міського простору, соціальні наслідки туристифікації та регулювання цифрових платформ.

Джерело: сформовано автором на основі бібліометричного аналізу за допомогою VOSviewer

Виявлені кластери свідчать, що інноваційна трансформація туризму охоплює не лише цифрові технології, але і управлінські, інституційні, екологічні та просторові зміни, що зумовлює необхідність уточнення причинно-наслідкових каналів, через які інновації впливають на параметри туристичної інфраструктури та результати функціонування дестинацій.

В узагальненому вигляді цей причинно-наслідковий механізм може бути представлений у вигляді логічної послідовності:

інновації → розвиток туристичної інфраструктури → конкурентоспроможність дестинацій → витрати туристів, що відображає економічну логіку впливу інновацій на результати функціонування туристичних систем [44].

У дисертації базовий механізм подано як послідовність:

інновації → зміна інфраструктурної спроможності → зміна конкурентних характеристик дестинацій → зміна поведінки туристів і результатів розвитку.

Емпіричні дослідження підтверджують наявність зв'язку між інфраструктурними інноваціями і туристичними витратами на макрорівні [44], однак пряме перенесення цього висновку на регіони України є методично обмеженим. По-перше, витрати туристів відображають лише один із каналів економічного результату і не охоплюють впливу на зайнятість, доходи підприємств, бюджетні надходження та розвиток суміжних видів діяльності. По-друге, сила і напрям такого зв'язку залежать від якості управління, інституційного середовища, безпекової ситуації, структури попиту, транспортної доступності та здатності місцевого бізнесу інтегруватися в регіональні ланцюги створення вартості. По-третє, окремі інновації можуть забезпечувати передусім соціальні, екологічні або безпекові результати, які не супроводжуються негайним збільшенням туристичних витрат, але підвищують довгострокову стійкість дестинації.

Тому розширений причинно-наслідковий механізм впливу інновацій на туристичну інфраструктуру охоплює послідовність взаємопов'язаних етапів:

- інноваційний вплив на технології, управлінські процеси, інституційні правила або просторову організацію інфраструктури;
- зміну параметрів функціонування інфраструктури – доступності, якості, собівартості, пропускної спроможності, безпеки, стійкості та інклюзивності;
- реакцію основних суб'єктів – туристів, підприємств, територіальних громад, органів влади та інших учасників туристичної діяльності;
- формування безпосередніх і опосередкованих результатів – зміни туристичних потоків, тривалості перебування, витрат відвідувачів, доходів підприємств, зайнятості, бюджетних надходжень, соціальної користі та екологічного навантаження;
- зворотний зв'язок через моніторинг даних, оцінювання результативності та коригування управлінських рішень, інструментів і пріоритетів розвитку.

Такий підхід дає змогу оцінювати інновації не лише за обсягом залучених ресурсів (приростом туристичних витрат), а й за сукупним результатом їх впливу на економічні процеси, суспільний розвиток, стан довкілля та якість управління.

Дія такого механізму узгоджується з висновком подальших розділів: інфраструктурний потенціал не автоматично перетворюється на результативність, а управлінська спроможність виконує роль механізму конверсії.

На підставі систематизації наукових праць з інновацій у туризмі запропоновано розмежовувати чотири взаємопов'язані типи інновацій:

- технологічні інновації охоплюють нові або істотно вдосконалені технічні, інформаційні та цифрові рішення, що змінюють способи створення, надання й споживання туристичних послуг. До них належать цифрові платформи, мобільні застосунки, автоматизовані системи обслуговування, інтелектуальні транспортні рішення, технології аналізу даних, віртуальної та доповненої реальності;
- управлінські інновації передбачають удосконалення процесів планування, координації, моніторингу, обслуговування та використання даних для прийняття рішень. Вони охоплюють нові моделі управління туристичними

потоками, персоналізацію послуг, інтеграцію інформаційних систем, оптимізацію бізнес-процесів і механізмів взаємодії з відвідувачами;

- інституційні інновації пов'язані зі зміною правил, стандартів, організаційних форм і механізмів взаємодії між органами влади, бізнесом, громадами та іншими учасниками туристичної діяльності. Вони реалізуються через нові партнерства, угоди про співпрацю, кластерні структури, механізми державно-приватного партнерства, перерозподіл повноважень і запровадження нових стандартів діяльності;

- просторові інновації відображають зміни в територіальній організації туристичної інфраструктури, розміщенні її об'єктів і функціональному використанні простору. До них належать формування нових маршрутів і туристичних зон, реорганізація транспортних мереж і вузлів, розвиток кластерів, переосмислення дій з використання занедбаних територій та інтеграція об'єктів у цілісні просторові системи [42]; [43]; [45]; [46]; [47]; [48].

Типи інновацій тісно взаємодіють і часто реалізуються в межах одного проєкту. Наприклад, цифровий квиток належить до технологічних інновацій; інтегрована система продажу квитків і управління туристичними потоками – до управлінських; угода між перевізниками та організаціями з управління туристичними дестинаціями – до інституційних; зміна мережі маршрутів і транспортних вузлів – до просторових. Тому запропоноване розмежування не передбачає ізоляції окремих типів, а використовується для визначення домінуючого механізму змін, необхідних ресурсів, відповідальних суб'єктів та очікуваних результатів їх реалізації.

Співтворення туристичного продукту доповнює цю типологію як принцип організації інновацій. Залучення відвідувачів, бізнесу та місцевих громад до розроблення сервісів може підвищувати відповідність продукту потребам і задоволеність досвідом [49]; [50]. Водночас співтворення не слід ототожнювати з будь-якою взаємодією в соціальних мережах: воно передбачає реальний вплив учасника на дизайн або на надання послуги.

Концепція smart tourism пояснює інтеграцію цифрових даних, фізичної інфраструктури та управлінських процесів у межах дестинації [51]. Нові технології створюють можливості для персоналізації, прогнозування попиту, управління потоками та економії ресурсів, але водночас породжують ризики цифрової нерівності, залежності від платформ, непрозорості алгоритмів і порушення приватності [52]. «Phygital» підхід поєднує фізичний і цифровий досвід та є доречним лише тоді, коли цифровий пласт справді полегшує доступ або поглиблює взаємодію з територією [53].

Реалізація технологічних, управлінських, інституційних і просторових інновацій потребує відповідного інвестиційного забезпечення, оскільки окремі рішення різняться за капіталомісткістю, джерелами фінансування, строками впровадження та характером очікуваних результатів.

У науковій літературі інвестиції у туристичну інфраструктуру розглядаються як чинник підвищення доступності дестинацій, активізації туристичних потоків і зміцнення конкурентоспроможності регіонів. Корбош Разван А., Бунеа О. та Мончеа М. пов'язують результативність інфраструктурних вкладень з узгодженістю стратегічного планування, доступністю фінансових ресурсів, використанням державно-приватного партнерства та відповідністю проєктів потребам туристів [54]. Ганн С. А. і Вар Т. (Gunn C. A., Var T.) акцентують на оновленні дорожньої мережі та засобів розміщення, як базових елементів доступності дестинацій [55], тоді як Наваз М. А. і Хасан С. (Nawaz M. A., Hassan S.) визначають державні й приватні інвестиції в інфраструктуру як каталізатор туристичного зростання та диверсифікації економіки [56].

При цьому, доцільно розмежовувати капіталовкладення у матеріально-технічну інфраструктуру та інвестиції у ширше забезпечення розвитку туризму. Перші, безпосередньо впливають на транспортну доступність, місткість і якість обслуговування дестинацій. Плзакова Л. (Plzakova L.) встановлює їх позитивний зв'язок з розвитком суміжних послуг, малого бізнесу та регіональної економічної активності [57]. Натомість вкладення у людський капітал, брендинг, маркетинг і

цифрові сервіси формують довгострокову конкурентоспроможність територій. На цьому наголошує Бухаліс Д. (Buhalis D.), пов'язуючи такі інвестиції з якістю туристичного досвіду, лояльністю відвідувачів і стійкістю DESTINATION [58].

Вплив інноваційно-інвестиційного забезпечення конкретизується залежно від функціонального призначення окремих складових туристичної інфраструктури. Тому подальший аналіз побудовано за транспортно-логістичними, розміщувальними, ресторанными та культурно-дозвіллевими складовими з наскрізним урахуванням безбар'єрності, ресурсоефективності й безпекової стійкості.

У межах дослідження транспортна інфраструктура туризму розглядається як система транспортних засобів, шляхів сполучення, інфраструктурних вузлів, логістичних зв'язків, інформаційних сервісів і суб'єктів обслуговування, що забезпечує переміщення туристичних потоків, транспортну досяжність туристичних територій та безперервність маршрутів. Якість, безпечність, швидкість, комфортність і інформаційний супровід перевезень впливають на туристичний досвід та інтенсивність туристичних потоків. Водночас транспорт може виступати не лише засобом переміщення, але і самостійною складовою туристичного продукту, зокрема у форматах круїзів, автобусних турів, автоподорожей, ретро- та комбінованих маршрутів. Для систематизації територіальних, функціональних, організаційних і технологічних характеристик транспортної інфраструктури запропоновано таку її типологізацію, наведену в табл. 1.9. Запропонована типологізація дає змогу розглядати транспортну інфраструктуру туристичного призначення як систему взаємопов'язаних мереж, об'єктів, транспортних засобів, цифрових сервісів і моделей управління. Її структурна неоднорідність зумовлює різні інвестиційні потреби: від капіталомісткого відновлення шляхів сполучення та транспортних вузлів до цифрової інтеграції, забезпечення безбар'єрності, розвитку мультимодальної і низьковуглецевої мобільності. Це необхідно враховувати під час оцінювання інвестиційної динаміки та визначення пріоритетів трансформації транспортної складової туристичної інфраструктури.

Таблиця 1.9 – Типологізація транспортної інфраструктури туристичного призначення

Класифікаційна ознака	Класифікаційні категорії
Територіальний рівень	Міжнародна, національна, регіональна, місцева
Вид транспортного сполучення	Автомобільна, залізнична, авіаційна, морська, річкова, міська електротранспортна, велосипедна та мікромобільна, мультимодальна
Структурний елемент	Шляхи сполучення; транспортні засоби; вокзали, станції, аеропорти, порти й інші транспортні вузли; пересадкові та паркувальні об'єкти; цифрово-інформаційні системи; супутній сервіс у транспортних вузлах і вздовж маршрутів
Функціональна роль у туристичній мобільності	Забезпечення доступу до дестинації; переміщення у її межах; транзитне обслуговування; забезпечення екскурсійних і рекреаційних маршрутів; транспорт як самостійна складова туристичного продукту
Форма власності та модель управління	Державна, комунальна, приватна власність; спільне управління; концесія та публічно-приватне партнерство
Режим використання	Загального користування; спеціалізована туристична; спільного туристичного й суспільного призначення
Рівень технологічної інтеграції	Базова або фрагментарна; модернізована; цифрово інтегрована; інтелектуальна мультимодальна інфраструктура
Домінуючий напрям трансформації	Підвищення безпечності; забезпечення безбар'єрності; цифровізація управління і сервісів; низьковуглецева мобільність; адаптація до кризових і безпекових ризиків

Джерело: сформовано автором на основі [54]; [55]; [56]; [57]

Наукові дослідження підтверджують визначальну роль транспортної інфраструктури у забезпеченні просторової доступності туристичних територій і сталого розвитку туризму. Л. І. Коржилов обґрунтовує системний підхід до організації транспортного забезпечення туристичної діяльності [59]. І. Кулиняк класифікує види транспорту за критеріями туристичної доцільності та наголошує на їх узгодженні з принципами безпечності, енергоефективності, адаптивності й сталого розвитку [60]. Н. А. Малиш і Н. М. Бондар пов'язують модернізацію транспортних мереж з активізацією туристичних потоків, транспортною інклюзивністю та економічною доступністю [61], а О. А. Ніколайчук і Ю. Ю. Кваско акцентують на значенні відновлення транспортної інфраструктури для пожвавлення внутрішнього та в'їзного туризму у повоєнний період [62].

Худавердієва В. А. обґрунтовує інтеграцію транспортних рішень у загальну інфраструктурну політику DESTINAЦІЙ [63]. А. Діну (Dinu A.) та М. Перес (Perez M.) пов'язують упровадження інноваційних транспортних технологій з підвищенням якості туристичного досвіду та зниженням екологічного навантаження [64]; [65]. Інші дослідження засвідчують, що розвиток дорожньої інфраструктури підвищує доступність територій і розширює участь місцевих громад у туристичній діяльності [66], а якість і протяжність дорожньої мережі у країнах ЄС та ОЕСР позитивно пов'язані з туристичними витратами [67]. Встановлено, також, значення швидкісного й громадського транспорту для інтенсивності туристичних потоків і комфортності переміщення у межах DESTINAЦІЙ [68].

Водночас недостатньо дослідженими залишаються інтеграція інтелектуальних транспортних технологій у туристичну мобільність, інституційне управління транспортною трансформацією та кількісне оцінювання взаємозв'язку між інвестиційною динамікою транспортного сектору і результативністю туристичної діяльності в умовах війни та повоєнного відновлення. Це зумовлює необхідність подальшого аналізу структури, функціональних характеристик і інвестиційного забезпечення транспортної складової туристичної інфраструктури.

Основні напрями інноваційної трансформації транспортно-логістичної інфраструктури туризму узагальнені у табл. 1.10. Запропоновані напрями сформовано з урахуванням їхнього впливу на просторову доступність туристичних ресурсів, часові та інформаційні витрати відвідувачів, надійність і безпечність переміщень, екологічне навантаження та можливості залучення периферійних територій до туристичних потоків.

Поліпшення транспортної доступності може опосередковано впливати на тривалість перебування, обсяг і структуру туристичних витрат, однак характер такого впливу залежить від якості туристичної пропозиції та здатності DESTINAЦІЙ перетворювати зростання мобільності на додаткове споживання послуг.

Таблиця 1.10 – Стратегічні напрями інноваційної трансформації транспортно-логістичної інфраструктури

Напрямок	Зміст рішення	Очікуваний ефект	Основний тип інновації
інтегрована мобільність	узгодження розкладів, маршрутів, пересадок і тарифів	скорочення часових та інформаційних витрат	управлінська, інституційна
інтелектуальні транспортні системи	моніторинг руху, навігація, інформування в реальному часі	надійність і передбачуваність поїздки	технологічна
низько-вуглецева мобільність	громадський, велосипедний, пішохідний та електричний транспорт	зменшення навантаження і викидів	технологічна, просторова
туристичні коридори й вузли	зв'язування ресурсів, сервісів і транспортних хабів	просторова інтеграція периферійних територій	просторова
доступна мобільність	низькопідлоговий транспорт, доступні зупинки й інформація	розширення кола користувачів	технологічна, просторова
безпекова адаптація	маршрути резервування, укриття, сповіщення, протоколи евакуації	стійкість і відновлюваність	управлінська, інституційна

Джерело: розроблено автором з урахуванням [5]; [6]; [69]; [70]

Дослідження взаємозв'язку транспорту і туризму підтверджують, що якість транспортної інфраструктури та доступність дестинації є істотними чинниками формування туристичних потоків [71]. Інтеграція видів транспорту, маршрутів, тарифів та інформаційних сервісів підвищує зручність переміщень відвідувачів і потребує координації перевізників, цифрових платформ та органів управління [72]; [73]. Інтелектуальні транспортні системи забезпечують отримання мультимодальної інформації, моніторинг руху та підвищення передбачуваності поїздок [74]; [75], тоді як розвиток громадського, активного й низьковуглецевого транспорту сприяє зменшенню і транспортних викидів за рахунок туристичної діяльності [74]; [76]. Формування транспортних коридорів і вузлів посилює територіальну зв'язаність та доступ до периферійних дестинацій [77], а принципи доступного туризму передбачають безперервність мобільності для людей різного віку і з різними функціональними можливостями [78].

В Україні інноваційна трансформація транспортно-логістичної інфраструктури має здійснюватися з урахуванням пріоритетів “Національної транспортної стратегії”, а також воєнно-безпекових обмежень [79]; [80]. Безпекова адаптація передбачає актуалізацію маршрутів, доступ до систем оповіщення і захисних споруд, планування евакуації та резервування транспортних зв’язків [81]; [82]. Отже, інвестиції у транспортну інфраструктуру створюють базову доступність, однак їх доцільність повинна оцінюватися з урахуванням прогнозованого попиту, екологічних наслідків, альтернативних способів мобільності, безпекових ризиків і спроможності території утримувати створені об’єкти.

Поряд із транспортною доступністю важливою умовою освоєння туристичного потенціалу територій є наявність достатньої та якісної розміщувальної інфраструктури. Колективні засоби розміщення формують матеріальну основу перебування відвідувачів у дестинації та визначають її здатність приймати туристичні потоки різного масштабу, тривалості й структури. До цієї групи належать готельні підприємства, хостели, кемпінги, пансіонати, бази відпочинку, санаторно-курортні заклади та інші об’єкти, призначені для тимчасового проживання туристів. Наступним напрямом дослідження є інноваційна трансформація інфраструктури розміщення, стратегічні пріоритети якої узагальнені в табл. 1.11.

У науковій літературі розвиток колективних засобів розміщення розглядається як важливий напрям трансформації туристичної інфраструктури. Басюк Д. І. та Розметова О. Г. обґрунтовують необхідність упровадження інноваційних управлінських рішень для підвищення конкурентоспроможності готельного господарства України [83]. Басюк Д. І., Івченко Л. О., Ткачук Н. А. та Верес К. О. досліджують залежність розвитку готельного комплексу від економічної стабільності та інвестиційного клімату [84]. Бондаренко Ю. Г. і Кулиняк І. Я. визначають роль колективних засобів розміщення у формуванні конкурентоспроможного регіонального туристичного продукту [85].

Регіональні особливості функціонування готельного господарства висвітлено у працях Т. В. Капліної, А. С. Капліної та Я. М. Тагільцевої [86], а також Л. Матвійчук, М. Лепкого й Д. Молнар-Бабіля [87]. Питання якості обслуговування, стійкості та динаміки діяльності готельних підприємств розкрито Н. І. Новіковою [88], О. С. Олійник [89], Н. О. Фроловою і В. О. Вольвач [90]. Значення інформаційних систем і цифрових технологій для вдосконалення управління, підвищення якості обслуговування та конкурентоспроможності підприємств готельного господарства і туризму обґрунтовано В. Постою, І. Мазуркевич, М. Рябенською, А. Лук'янець та І. Крупіцею [91]. Результати зарубіжних досліджень підтверджують, що місткість, якість і структура інфраструктури розміщення впливають на позиціонування дестинації, структуру туристичного попиту та просторову організацію туристичних потоків [92; 93].

Таблиця 1.11 – Стратегічні напрями інноваційної трансформації інфраструктури розміщення

Напрямок	Зміст рішення	Очікуваний ефект	Основний тип інновації
цифрове управління	PMS, CRM, онлайн-бронювання, безконтактні операції, аналітика	продуктивність і персоналізація	технологічна, управлінська
ресурсоефективність	енергомоніторинг, відновлювана енергія, управління водою і відходами	зниження витрат і екологічного навантаження	технологічна
диверсифікація форматів	апарт-готелі, кемпінги, глемпінги, колівінги, розподілені засоби розміщення	адаптація до різних сегментів попиту	управлінська, просторова
мережеві моделі	франчайзинг, кластери, спільні стандарти і закупівлі	масштабування якості та доступу до ринків	інституційна
універсальний дизайн	доступні номери, маршрути, інформація і сервіси	інклюзивність ланцюга перебування	просторова, технологічна
багатофункціональність	поєднання розміщення з роботою, оздоровленням, культурою, укриттям	гнучкість використання активу	просторова, управлінська

Джерело: розроблено автором з урахуванням [94]; [95]; [96]; [97]

Національні дослідження диференціації послуг, диверсифікації діяльності та інвестиційної привабливості готельного бізнесу підтверджують необхідність

модернізації й адаптації засобів розміщення до мінливих сегментів туристичного попиту [94]; [95]; [96]; [97]. Інноваційна трансформація цієї складової туристичної інфраструктури передбачає впровадження взаємопов'язаних цифрових систем управління та аналітики [98]; [99], ресурсоефективних технологій і систем управління сталістю [100], розвиток альтернативних і розподілених форматів розміщення [101]; [102]; [103], застосування франчайзингових, мережевих та альянсових моделей [104]; [105], забезпечення універсальної доступності об'єктів і сервісів [106]. Поширення гібридних моделей подорожей, що поєднують проживання, роботу та відпочинок [107], а потреба у врахуванні безпекових умов, зумовлюють підвищення багатофункціональності засобів розміщення, включаючи створення робочих, оздоровчих, культурних і захищених просторів.

Поряд із розміщувальною інфраструктурою важливу роль у формуванні туристичного продукту відіграють заклади ресторанного господарства. Вони забезпечують харчування відвідувачів, впливають на якість перебування у DESTINATION та репрезентують локальні гастрономічні традиції. У сучасному туризмі гастрономічна складова дедалі частіше виступає самостійним мотивом подорожі та засобом територіального позиціонування, оскільки регіональна кухня, локальні продукти і практики гостинності формують унікальний туристичний досвід з посиленням ідентичності DESTINATION [108].

У зарубіжних дослідженнях заклади ресторанного господарства розглядаються як складова туристичної інфраструктури, що забезпечує ознайомлення відвідувачів із місцевою культурою та гастрономічними традиціями [109]; [110]. Локальна кухня формує автентичність туристичного досвіду, підтримує територіальну ідентичність і може виступати самостійним мотивом подорожі. За окремими оцінками, витрати туристів на харчування у країнах Скандинавії становлять 20–30% бюджету подорожі, що підтверджує економічну значущість цього сегмента [111]. Використання локальної продукції, також, сприяє розвитку місцевих виробників і скороченню ланцюгів постачання.

Наступним напрямом є інноваційна трансформація інфраструктури харчування, стратегічні пріоритети якої систематизовано в табл. 1.12. Її модернізація передбачає цифровізацію обслуговування, упровадження ресурсоефективних технологій, скорочення харчових відходів і посилення безпечності продукції.

Таблиця 1.12 – Стратегічні напрями інноваційної трансформації інфраструктури харчування

Напрямок	Зміст рішення	Очікуваний ефект	Основний тип інновації
цифровий сервіс	електронні меню, бронювання, замовлення, безконтактна оплата	швидкість і керованість сервісу	технологічна
локальні ланцюги постачання	партнерства з місцевими виробниками, простежуваність походження	локальний мультиплікатор і автентичність	інституційна
гастрономічні маршрути	інтеграція закладів із культурними, аграрними й винними продуктами	збільшення тривалості взаємодії з дестинацією	просторова, управлінська
управління відходами	облік, запобігання втратам, повторне використання, компостування	ресурсоефективність	технологічна, управлінська
інклюзивний сервіс	доступність приміщення й інформації, адаптовані формати меню	розширення доступу	просторова, управлінська
кризова стійкість	резервне живлення, гнучкі постачання, санітарні та безпекові протоколи	безперервність діяльності	управлінська, інституційна

Джерело: розроблено автором на основі [109]; [110]; [111]

Запропоновані напрями інноваційної трансформації інфраструктури харчування ґрунтуються на поєднанні цифровізації ресторанного сервісу, використанні локальних продуктів і формуванні територіальних ланцюгів створення цінності [112], розвитку гастрономічних туристичних продуктів і маршрутів [113], упровадженні систем обліку та скороченні харчових відходів [114]; [115], забезпеченні доступності послуг для різних категорій відвідувачів [78], дотриманні вимог харчової безпеки [116] і підтриманні безперервності

діяльності в умовах кризових порушень [117]. Їх комплексна реалізація дає змогу розглядати заклади харчування не лише як об'єкти обслуговування, але і як складову туристичного досвіду, локальної економіки та стійкості дестинації.

Логічним продовженням дослідження є визначення стратегічних напрямів інноваційної трансформації культурно-дозвілєвої інфраструктури, узагальнених у табл. 1.13.

Таблиця 1.13 – Стратегічні напрями інноваційної трансформації культурно-дозвілєвої інфраструктури

Напрямок	Зміст рішення	Очікуваний ефект	Основний тип інновації
інтерактивна інтерпретація	мультимедіа, аудіогіди, AR, VR, цифрові архіви	поглиблення досвіду і доступності	технологічна
креативні простори	ревіталізація об'єктів, мистецькі кластери, резиденції	нові функції й локальна активність	просторова, інституційна
подієві продукти	календар подій, інтегровані квитки, спільне просування	зменшення сезонності	управлінська
активна рекреація	велосипедні, пішохідні, водні й спортивні маршрути	диверсифікація досвіду	просторова
доступність культури	універсальний дизайн, тифлокоментар, субтитрування, зрозуміла мова	інклюзивність	технологічна, управлінська
управління місткістю	бронювання часових слотів, моніторинг навантаження	збереження ресурсів і якості досвіду	технологічна, управлінська

Джерело: розроблено автором з урахуванням [118]; [119]; [120]

Культурно-дозвілєва інфраструктура забезпечує перетворення культурної спадщини та творчих практик на доступний для відвідувачів досвід, не підміняючи при цьому культурні ресурси, як первинну основу туристичної привабливості території. Дослідження культурно-дозвілєвої діяльності [118]; [119]; [120] формують загальний теоретичний контекст її розвитку. Обґрунтування конкретних напрямів інноваційної трансформації здійснено з урахуванням праць з цифрової інтерпретації культурної спадщини [121]; [122],

креативного туризму та ревіталізації культурних просторів [123]; [124], розвитку подієвих продуктів [125]; [126], активної рекреації [127], забезпечення доступності культурних об'єктів [128] та управління потоками й місткістю туристичних об'єктів [129].

Водночас інноваційне оновлення культурно-дозвілєвої складової має здійснюватися з урахуванням принципів інклюзивності, які поширюються на всю туристичну інфраструктуру. Доступність туристичних послуг для осіб з інвалідністю та інших маломобільних груп є базовою якісною характеристикою сучасної туристичної інфраструктури. Вона охоплює не лише фізичну безбар'єрність об'єктів і маршрутів, але і доступність транспорту, інформації, цифрових сервісів, засобів комунікації та туристичного обслуговування. Тому інклюзивність доцільно розглядати як наскрізний критерій трансформації транспортної, розміщувальної, гастрономічної та культурно-дозвілєвої інфраструктури.

За оцінками Всесвітньої організації охорони здоров'я, близько 1,3 млрд осіб, або 16% населення світу, мають значні порушення функціонування. Зростання цього показника пов'язується, зокрема, зі старінням населення та поширенням неінфекційних захворювань [130]; [131], що підтверджує необхідність упровадження принципів універсального дизайну та формування туристичного середовища, доступного для максимально широкого кола користувачів.

В Україні потреба у розвитку безбар'єрної туристичної інфраструктури посилилася внаслідок повномасштабної війни, яка спричиняє зростання кількості військовослужбовців і цивільних осіб з набутими порушеннями функціонування та потребами у фізичній і психологічній реабілітації. У цьому контексті доступний туризм може сприяти відновленню соціальної активності, участі у культурному житті та реінтеграції постраждалих осіб [132]. Але його не слід ототожнювати лише з реабілітаційними програмами, оскільки безбар'єрність має забезпечувати рівний доступ до звичайних туристичних послуг і об'єктів.

Наявність суспільного запиту на такі послуги підтверджують результати дослідження Черкаського обласного центру медико-соціальної експертизи, яким було охоплено 2883 особи з інвалідністю [133]. Більшість респондентів позитивно оцінила активні форми реабілітації та висловила готовність брати участь у відповідних програмах. Найбільший інтерес викликали лікувально-оздоровчий, екологічний і спеціалізований туризм, а також програми для осіб старшого віку та сімей. Переважання попиту на організовані формати підтверджує важливість безпечних маршрутів, професійного супроводу, доступного транспорту та адаптованих засобів розміщення. Водночас результати цього регіонального дослідження не можуть автоматично поширюватися на все населення України і використовуються як підтвердження наявності відповідного запиту, а не як його загальнонаціональна кількісна оцінка.

Отже, інклюзивність туристичної інфраструктури має забезпечуватися через адаптацію фізичного й цифрового середовища, розвиток доступних маршрутів і туристичних продуктів, підготовку персоналу та інтеграцію принципів безбар'єрності у державні й регіональні програми [134]; [135]. Такий підхід відповідає Національній стратегії із створення безбар'єрного простору в Україні на період до 2030 року, яка передбачає формування фізичних, інформаційних, цифрових, суспільних та інших складових безбар'єрності.

Для характеристики масштабів соціальної групи, потреби якої необхідно враховувати під час планування туристичної інфраструктури, у табл. 1.14 наведено адміністративні дані про чисельність осіб з інвалідністю в Україні. Водночас цей показник не може безпосередньо ототожнюватися з обсягом потенційного туристичного попиту, оскільки участь у туристичній діяльності залежить від віку, стану здоров'я, доходів, мотивації, доступності супроводу та інших чинників.

Наведені дані засвідчують значний суспільний масштаб потреби у безбар'єрності та зумовлюють необхідність комплексного забезпечення фізичної, транспортної, інформаційної, цифрової й сервісної доступності туристичних послуг. Упровадження інклюзивних рішень сприяє зменшенню

соціальної ізоляції, розширенню можливостей участі у суспільному житті та підвищенню якості туристичного досвіду [137]; [138]. Але адаптація туристичної інфраструктури до міжнародних принципів доступності розширює потенційне коло споживачів і посилює конкурентоспроможність DESTINATION [139].

Таблиця 1.14 – Динаміка чисельності осіб з інвалідністю в Україні

Категорія	2021 р., тис. осіб	Питома вага, %	2022 р., тис. осіб	Питома вага, %	2023 р., тис. осіб	Питома вага, %
Усього осіб з інвалідністю	2724,1	100	2725,8	100	2721,7	100
Особи з інвалідністю I гр.	215	7,9	207,2	7,6	204,9	7,5
Особи з інвалідністю II гр.	897,1	32,9	886,7	32,5	888,7	32,7
Особи з інвалідністю III гр.	1449,1	53,2	1469,7	53,9	1472	54,1
Діти з інвалідністю	162,9	6	162,2	6	156	5,7

Джерело: сформовано автором на основі [135]

Практичним інструментом цифрової безбар'єрності стало створення туристичної мапи доступності, реалізованої Державним агентством розвитку туризму України у співпраці з громадською організацією «ЛУН Місто» [140]. Такий інструмент забезпечує користувачів інформацією про фактичний рівень доступності туристичних об'єктів і сприяє обґрунтованому плануванню подорожі.

Отже, безбар'єрність доцільно розглядати як наскрізний напрям інноваційної трансформації туристичної інфраструктури, що охоплює весь ланцюг подорожі – від планування, отримання інформації та транспортного переміщення до розміщення, харчування, дозвілля і отримання зворотного зв'язку. Нормативно-методичну основу його реалізації становлять ISO 21902:2021 [78], “Національна стратегія зі створення безбар'єрного простору в Україні на період до 2030 року” [141] та рекомендації ДАРТ України щодо доступності туристичних об'єктів і послуг, надання інформації в альтернативних форматах, підготовки персоналу, проведення моніторингу й оприлюднення достовірних даних про рівень доступності [142]; [143]; [144].

Стратегічні напрями інноваційної трансформації туристичної інфраструктури в контексті безбар'єрності систематизовано в табл. 1.15.

Таблиця 1.15 – Стратегічні напрями інноваційної трансформації в контексті безбар'єрності

Напрямок	Зміст рішення	Критерій результативності
універсальний дизайн	проектування об'єктів і маршрутів без необхідності подальшої спеціальної адаптації	безперервність доступного маршруту
доступна інформація	сумісні з асистивними технологіями сайти, альтернативні формати, достовірні описи доступності	можливість самостійно спланувати поїздки
інклюзивна мобільність	доступний транспорт, зупинки, пересадки й навігація	фактична, а не номінальна доступність
співпроектування	участь людей із різними потребами в аудиті та дизайні	відповідність реальному досвіду користувачів
підготовка персоналу	компетентність, етика комунікації, безпечна допомога	якість взаємодії
аудит, верифікація і моніторинг	регулярне обстеження за чеклистами доступності, оприлюднення актуальних даних, механізм зворотного зв'язку та усунення виявлених бар'єрів	підтверджувана й актуальна інформація про доступність

Джерело: розроблено автором з урахуванням [145]; [146]; [147]; [148]

Наукові праці з інклюзивного та доступного туризму відображають перехід від фрагментарного усунення фізичних бар'єрів до цілісного проектування туристичного досвіду та управління доступністю дестинації [145]; [146]; [147]; [148]. Дослідження драйверів інклюзивності підкреслюють роль координації стейкхолдерів, участі користувачів і стратегічного управління [149]. Український контекст представлений науковими напрацюваннями щодо формування безбар'єрного середовища в туризмі [150]; [151], а також практичними інструментами ДАРТ України і органів місцевого самоврядування: методичними рекомендаціями, довідниками для закладів гостинності [152], чеклистами оцінювання, моніторингом засобів розміщення, безбар'єрними маршрутами та публічною мапою доступності туристичних об'єктів [153]. Їх узагальнення підтверджує необхідність оцінювати не формальну наявність

окремих елементів доступності, а безперервність усього ланцюга подорожі та відповідність рішень реальному досвіду користувачів.

Узагальнення стратегічних напрямів представлено матрицею, яка пов'язує чотири типи інновацій з елементами інфраструктури, індикаторними блоками розділу 2 та каналами результатів (табл. 1.16).

Такий підхід забезпечує простежуваність зв'язку між видом інновації, об'єктом її впровадження та очікуваним ефектом і дає змогу уникнути дублювання показників з необґрунтованим віднесенням результатів до окремих інноваційних заходів. Використання матриці дозволило розробити основні показники для подальшого емпіричного оцінювання та обґрунтування диференційованих управлінських рішень.

Матриця уточнює вихідну логіку «інновація – інфраструктурний елемент – канал впливу – результат». Витрати туристів залишаються важливим економічним показником, однак не є єдиним результатом. Для різних інновацій релевантними можуть бути доступність, безпека, продуктивність, екологічне навантаження, зайнятість, доходи підприємств, бюджетні надходження, соціальна користь і стійкість.

Відповідно, подальша оцінка має поєднувати індекс розвитку туристичної інфраструктури, показники результативності туристичного розвитку, соціально-економічні індикатори та управлінські характеристики (рис. 1.13).

Стратегічне управління інноваційним розвитком потребує диференціації регіонів за рівнем інфраструктурного потенціалу, результативністю, управлінською спроможністю та соціально-економічним ефектом, що зумовлює необхідність вибору різних інструментів, масштабів втручання та послідовності реалізації проєктів. Універсальний перелік заходів не може бути однаково ефективним для всіх областей, оскільки регіони відрізняються ресурсною базою, структурою туристичної пропозиції, інституційною зрілістю та рівнем воєнних ризиків. Для одних регіонів пріоритетом буде відновлення базової доступності, безпеки та критичної інфраструктури, для інших – цифрова інтеграція, кластерна

координація, підвищення екологічної стійкості або масштабування успішних туристичних продуктів.

Таблиця 1.16 – Матриця типів інновацій, елементів інфраструктури та каналів результату

Елемент (блок)	Технологічні інновації	Управлінські інновації	Інституційні інновації	Просторові інновації	Основні канали результату
транспортно-логістичне забезпечення	ITS, цифрова навігація, електромобільність	інтегровані розклади й управління потоками	партнерства перевізників, влади та організації з управління туристичними дестинаціями	коридори, хаби, доступні маршрути	доступність, час, безпека, потоки
готельно-ресторанна інфраструктура	PMS, CRM, енергомоніторинг, цифровий сервіс	персоналізація, гнучкі формати, управління ресурсами	франчайзинг, кластери, локальні постачання	мережі альтернативного розміщення, гастрозони	тривалість перебування, витрати, доходи, зайнятість
культурно-дозвілське забезпечення	AR, VR, цифрові архіви, інтегровані квитки	календар подій, управління місткістю	культурні й креативні кластери	ревіталізація, маршрути, публічні простори	досвід, сезонність, повторні відвідування
соціально-еколого-економічне середовище	моніторинг ресурсів і ризиків	ESG- та ризик-менеджмент	правила розподілу вигід, ДПП, протоколи безпеки	зонування навантаження, резервні мережі	соціальна користь, стійкість, інвестиції, безпека
цифровізація й інноваційний потенціал	платформи даних, AI-аналітика, IoT	data-driven управління, портфель інновацій	стандарти даних, DMO, кластерна координація	цифрово-фізична інтеграція дестинації	продуктивність, якість рішень, адаптивність
безбар'єрність	асистивні технології, доступна інформація	управління інклюзивним сервісом	стандарти, аудит, співпроекування	універсальний дизайн і безперервні маршрути	доступ, рівність користування, розширення попиту

Джерело: розроблено автором

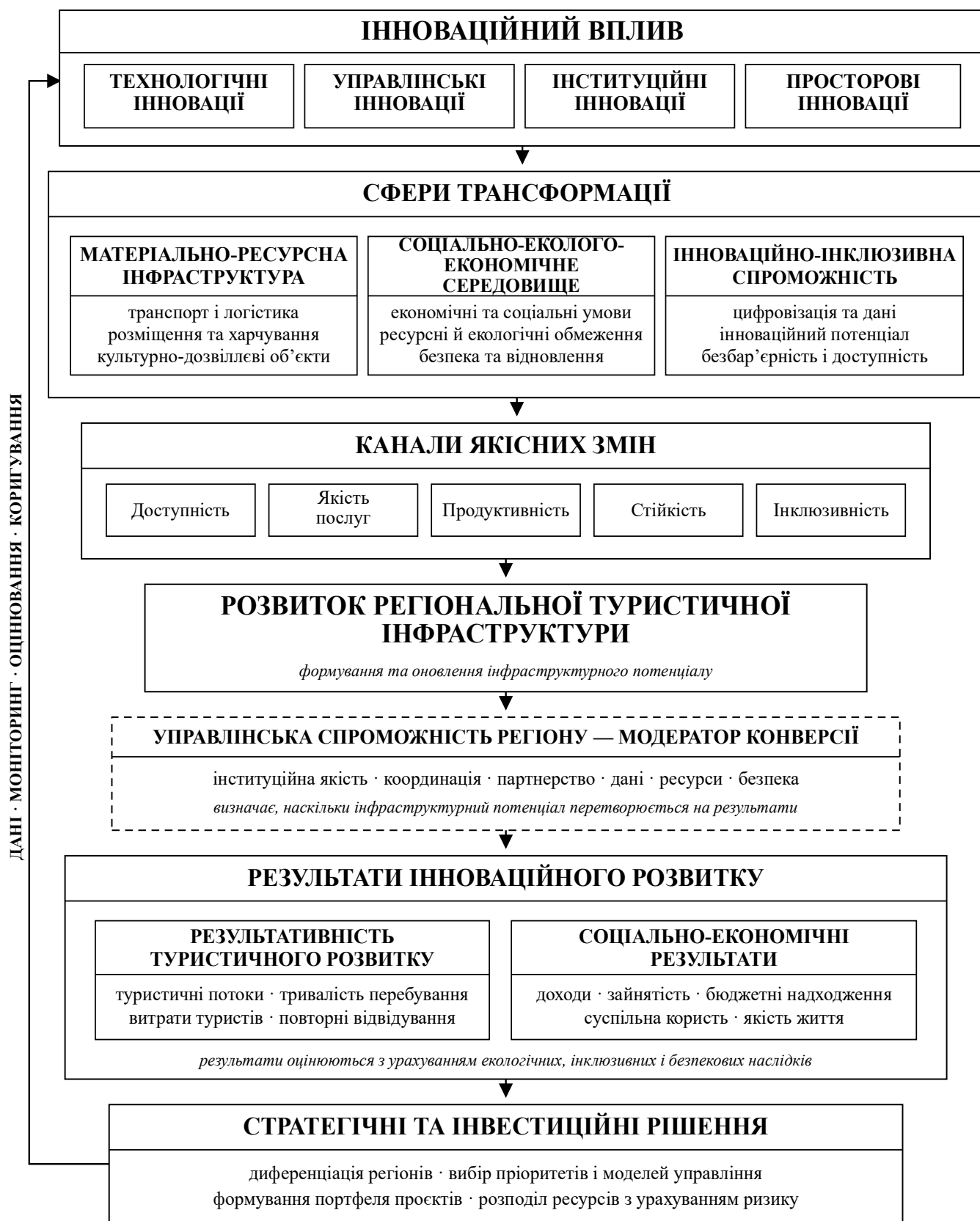


Рисунок 1.13 – Концептуальний механізм інноваційного розвитку регіональної туристичної інфраструктури

Джерело: розроблено автором

У подальших розділах ця логіка конкретизується через інтегральне оцінювання туристичної інфраструктури, аналіз її взаємозв'язку з результативністю туристичної сфери, оцінювання управлінської спроможності та соціально-економічних результатів, обґрунтування стратегій і моделей управління дестинаціями з розробленням моделі інвестиційних рішень і урахуванням ризику. Такий підхід узгоджує стратегічні рішення з потребами та потенціалом території. Інноваційний розвиток регіональної туристичної інфраструктури доцільно трактувати як керовану технологічну, управлінську, інституційну та просторову трансформацію, спрямовану не на збільшення кількості об'єктів, а на перетворення інфраструктурного потенціалу на стійкі, інклюзивні та вимірювані результати. Це положення становить теоретичну основу методичного інструментарію розділу 2 і моделей у розділах 3-5.

Висновки до розділу 1

1. Бібліометричний аналіз дав змогу систематизувати напрями дослідження туристичної інфраструктури та простежити еволюцію наукового дискурсу. Виокремлено теоретико-методологічний, регіонально-просторовий, інноваційно-цифровий, сталий, інклюзивний, безпековий та інституційно-управлінський напрями. Установлено зміщення акценту з матеріальної бази, транспортної доступності та засобів розміщення на цифровізацію, мережеву взаємодію, екологічну відповідальність, адаптивність і стійкість туристичних систем. Обґрунтовано перехід від об'єктно-функціонального трактування туристичної інфраструктури до її розуміння, як динамічної керованої соціально-економічної системи.

2. Уточнено економічний зміст туристичної інфраструктури, як багаторівневої соціально-економічної системи матеріально-ресурсних об'єктів, сервісних та інформаційно-комунікаційних засобів і інституційно-управлінських механізмів, взаємодія яких забезпечує доступність ресурсів, формування, просування і споживання туристичного продукту. Її відмежовано від туристичних ресурсів і послуг та обґрунтовано ієрархічну будову, що охоплює

матеріально-ресурсний, середовищний і спроможнісний рівні.

3. Визначено функціональне призначення регіональної туристичної інфраструктури, що полягає у забезпеченні доступності територій і туристичних об'єктів, створенні умов для виробництва та споживання туристичних послуг, інтеграції учасників у регіональні ланцюги створення цінності, просторовій організації туристичних потоків, стимулюванні інновацій, підтриманні безпеки і регулюванні екологічного навантаження.

4. Встановлено необхідність розмежування інфраструктурного потенціалу регіону та результативності його використання, оскільки наявність матеріальної бази не гарантує автоматичного зростання туристичних потоків, доходів, зайнятості та бюджетних надходжень. Перетворення потенціалу на соціально-економічні результати залежить від якості управління, інституційної взаємодії, цифровізації, інвестиційної спроможності, доступності послуг, безпеки та врахування екологічних обмежень.

5. Регіональну туристичну інфраструктуру визначено як відкриту територіально локалізовану систему, що трансформується під впливом технологічних, інституційних, соціально-демографічних, екологічних, просторових і воєнно-безпекових чинників. Обґрунтовано глокалізаційний підхід як адаптацію глобальних стандартів до ресурсів і потреб громад. Для регіонів України пріоритетними визначено безбар'єрність, резервування критичних функцій, доступність укриттів, адаптацію маршрутів і швидке відновлення. Трансформацію пов'язано із ЦСР 8, 11, 12 і 13: зайнятістю, життєздатністю громад, ресурсоефективністю та кліматичною адаптацією.

6. Систематизовано технологічні, управлінські, інституційні та просторові інновації і сформовано концептуальну логіку їх упровадження в регіональну туристичну інфраструктуру. Визначено їхній вплив на матеріально-ресурсну базу, адаптаційну спроможність, доступність, стійкість та результативність туристичної діяльності. Водночас визначено застереження, що некерований розвиток, поряд з економічними вигодами, може посилити сезонність, рекреаційне навантаження, територіальні диспропорції і екологічні втрати.

Література до розділу 1

1. OECD. OECD Tourism Trends and Policies 2026. Paris: OECD Publishing, 2026. Official website. URL: <https://doi.org/10.1787/3fd3cd75-en>.
2. Alsamawi A., Yamano N., Kohli A. Estimating the Global Economic Impacts of International Tourism. *OECD Science, Technology and Industry Working Papers*. 2024. № 14. <https://doi.org/10.1787/a978348f-en>.
3. World Economic Forum. Travel & Tourism Development Index 2024: Insight Report. Geneva, 2024. Official website. URL: <https://www.weforum.org/publications/travel-tourism-development-index-2024/>.
4. Fujita M., Krugman P. The New Economic Geography: Past, Present and the Future. *Papers in Regional Science*. 2004. № 83. P. 139–164. <https://doi.org/10.1007/s10110-003-0180-0>.
5. Ottaviano G. I. P. Infrastructure and Economic Geography: An Overview of Theory and Empirics. *EIB Papers*. 2008. Vol. 13. № 2. P. 8–35. URL: <https://www.econstor.eu/handle/10419/44891>.
6. Rosik P., Wójcik J. Transport Infrastructure and Regional Development: A Survey of Literature on Wider Economic and Spatial Impacts. *Sustainability*. 2023. Vol. 15, № 1. Art. 548. <https://doi.org/10.3390/su15010548>.
7. Capello R., Nijkamp P. (eds.). Handbook of Regional Growth and Development Theories. 2nd ed. Cheltenham: Edward Elgar Publishing. 2019. <https://doi.org/10.4337/9781788970020>.
8. Про туризм: Закон України від 15.09.1995 № 324/95-ВР. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/324/95-%D0%B2%D1%80#Text>.
9. Проект Закону про внесення змін до Закону України «Про туризм» та деяких інших законодавчих актів щодо основних засад розвитку туризму: реєстр. № 4162 від 29.09.2020. Картка законопроекту. URL: <https://itd.rada.gov.ua/billinfo/Bills/Card/4172>.
10. Бошота Н. В., Папп В. В. Туристична інфраструктура та її роль у розвитку туризму в регіоні. *Науковий вісник Ужгородського університету*. Серія

«Економіка». 2017. № 2(50). С. 117–122. URL: <https://visnyk-ekon.uzhnu.edu.ua/article/view/136726>.

11. Бошота Н. В. Роль туристичної інфраструктури у діяльності підприємств туристичного бізнесу. *Scientific Notes of Lviv University of Business and Law*. 2018. № 18. С. 21–26. URL: <https://nzlubp.org.ua/index.php/journal/article/view/5>.

12. Лендел О. Д. Оцінка стану інфраструктури регіонального ринку туристичних послуг. *Науковий вісник Мукачівського державного університету. Серія «Економіка»*. 2020. № 1(13). С. 159–168. [https://doi.org/10.31339/2313-8114-2020-1\(13\)-159-168](https://doi.org/10.31339/2313-8114-2020-1(13)-159-168).

13. Макарчук І. М., Перчук О. В. Туристичні ресурси та інфраструктура як важливі складові розвитку економіки та туризму регіону. *Економічний вісник університету*. 2020. № 45. С. 93–99. <https://doi.org/10.31470/2306-546X-2020-45-93-99>.

14. Поколюдна М. М., Писарева І. В. Розвиток туристської інфраструктури: регіональний аспект. *Інфраструктура ринку*. 2019. № 28. С. 209–218. URL: http://www.market-infr.od.ua/journals/2019/28_2019_ukr/33.pdf.

15. Слащук А., Бернадська Г. Наукові підходи до визначення та класифікації туристичної інфраструктури. *Економічна та соціальна географія*. 2019. № 81. С. 12–17. <https://doi.org/10.17721/2413-7154/2019.81.12-17>.

16. Четирбук О. Р., Голод А. П., Фабіо А. Розвиток туристичної інфраструктури на різних типах територій. *Економіка та суспільство*. 2024. № 62. <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2024-62-162>.

17. Adey P., Lisle D. Tourism Infrastructures. *Tourism Geographies*. 2025. Vol. 27. № 3–4. P. 756–766. <https://doi.org/10.1080/14616688.2024.2412543>.

18. Munir S., Haq I. ul, Cheema A. N., Almanjahie I. M., Khan D. The Role of Tourists, Infrastructure and Institutions in Sustainable Tourism: A Structural Equation Modeling Approach. *Sustainability*. 2025. Vol. 17. № 7. Art. 2841. <https://doi.org/10.3390/su17072841>.

19. Storonyanska I., Dub A., Graftska O., Hrynychshyn I., Bilanyuk O., Pierscieniak A. The Tourist Infrastructure of Local Communities in Ukraine: Current State and Impact on Local Economic Development. *Agricultural and Resource Economics*. 2021. Vol. 7. № 2. P. 102–118. <https://doi.org/10.51599/are.2021.07.02.06>.
20. Шаповал В.М., Герасименко Т.В. Increasing the efficiency of using economic potential of tourist complex. *Інноваційна економіка*. 2019. № 3–4. С. 59–64. URL: <http://inneco.org/index.php/innecoua/article/view/43>.
21. Donthu N., Kumar S., Mukherjee D., Pandey N., Lim W. M. How to Conduct a Bibliometric Analysis: An Overview and Guidelines. *Journal of Business Research*. 2021. Vol. 133. P. 285–296. <https://doi.org/10.1016/j.jbusres.2021.04.070>.
22. Eck N. J., Waltman L. Software Survey: VOSviewer, a Computer Program for Bibliometric Mapping. *Scientometrics*. 2010. Vol. 84. P. 523–538. <https://doi.org/10.1007/s11192-009-0146-3>.
23. Про затвердження Державної стратегії регіонального розвитку на 2021–2027 роки: постанова Кабінету Міністрів України від 05.08.2020 № 695, зі змінами. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/go/695-2020-%D0%BF>.
24. Костик Є., Чекаловська Г. Структурна трансформація економіки України в умовах глобалізації. *Економіка та суспільство*. 2024. № 68. <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2024-68-13>.
25. Подзізей В., Шматковська Т. Соціально-економічні аспекти структурної трансформації економіки України. *Економіка та суспільство*. 2024. № 62. <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2024-62-153>.
26. Шадура-Никипорець Н., Мініна О., Дерій Ж. Структурні трансформації економіки: вплив війни та пошук нової економічної парадигми для України. *Проблеми і перспективи економіки та управління*. 2023. № 4(36). С. 49–60. [https://doi.org/10.25140/2411-5215-2023-4\(36\)-49-60](https://doi.org/10.25140/2411-5215-2023-4(36)-49-60).
27. Державна служба статистики України. Валовий внутрішній продукт виробничим методом та валова додана вартість за видами економічної діяльності

у фактичних цінах. Розділ «Річні національні рахунки» URL: https://www.ukrstat.gov.ua/operativ/menu/menu_u/nac_r.htm.

28. UN Tourism. Statistical Framework for Measuring the Sustainability of Tourism. 2024. URL: <https://www.unwto.org/tourism-statistics/statistical-framework-for-measuring-the-sustainability-of-tourism>.

29. Відновлення туризму і туризм для відновлення. URL: <https://surl.li/wizmwo>

30. Герасименко Т.В. Роль туристичної галузі у реалізації соціально-економічних цілей сталого розвитку. *Сталий розвиток економіки*. 2025. № 6 (57). С. 15-22. <https://doi.org/10.32782/10.32782/2308-1988/2025-57-2>

31. Атаманчук З.А. Туризм в Європейському Союзі задля сталого розвитку. *Економіка і організація управління*. 2024. № 2(54). С. 191-202. DOI: 10.31558/2307-2318.2024.2.18

32. Бабов К., Безверхнюк Т., Бабова І. Сталий розвиток туризму: пріоритети для України. *Актуальні проблеми державного управління*. 2019. № 77(1). С. 23–29. <https://doi.org/10.35432/1993-8330appa1772019170446>

33. Єрко І. Сталий та безпечний розвиток туризму як один з критеріїв трансформації конкурентного потенціалу суб'єктів туристичної індустрії. *Підприємництво та інновації*. 2023. № 29. С. 7-13. <https://doi.org/10.32782/2415-3583/29.1>

34. Зубайр А. Вплив організації об'єднаних націй на туризм в контексті сталого розвитку. *Економіка та суспільство*. 2024. № 69. <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2024-69-155>

35. Осітнянко Д.О. Впровадження принципів сталого розвитку в туристичній індустрії. *Ефективна економіка*. 2020. №1. DOI: 10.32702/2307-2105-2020.1.152

36. Роїк О.Р. Напрямки сталого розвитку туризму України. *Економічний простір*. 2023. № 184. С. 58-61. <https://doi.org/10.32782/2224-6282/184-9>

37. Соловій І.П., Адамовський О.М., Дубовіч І.А. Сталий туризм: сучасний стан та перспективи розвитку в Україні. *Економіка та суспільство*. 2023. № 50. <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2023-50-79>

38. Council of the European Union. European Agenda for Tourism 2030: Council Conclusions. 2022. Doc. 15441/22. URL: <https://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-15441-2022-INIT/en/pdf>.

39. European Commission. Transition Pathway for Tourism. Luxembourg: Publications Office of the European Union. 2022. URL: <https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/404a8144-8892-11ec-8c40-01aa75ed71a1>.

40. Долгова К. Глокалізація туристичного простору як інноваційний підхід розвитку туризму в світі та Україні. *Grail of Science*. 2022. № 12–13. С. 768–774. <https://doi.org/10.36074/grail-of-science.29.04.2022.140>.

41. OECD, Eurostat. Oslo Manual 2018: Guidelines for Collecting, Reporting and Using Data on Innovation. 4th ed. Paris: OECD Publishing. 2018. <https://doi.org/10.1787/9789264304604-en>.

42. Gomezelj D. O. A Systematic Review of Research on Innovation in Hospitality and Tourism. *International Journal of Contemporary Hospitality Management*. 2016. Vol. 28. № 3. P. 516–558. <https://doi.org/10.1108/IJCHM-10-2014-0510>.

43. Pikkemaat B., Peters M., Bichler B. F. Innovation Research in Tourism: Research Streams and Actions for the Future. *Journal of Hospitality and Tourism Management*. 2019. №. 41. P. 184–196. <https://doi.org/10.1016/j.jhtm.2019.10.007>.

44. Gavurova B., Belas J., Valaskova K., Rigelsky M., Ivankova V. Relations between Infrastructure Innovations and Tourism Spending in Developed Countries: A Macroeconomic Perspective. *Technological and Economic Development of Economy*. 2021. Vol. 27. № 5. P. 1072–1094. <https://doi.org/10.3846/tede.2021.15361>.

45. Trunfio M., Campana S. Drivers and Emerging Innovations in Knowledge-Based Destinations: Towards a Research Agenda. *Journal of Destination Marketing & Management*. 2019. № 14. Art. 100370. <https://doi.org/10.1016/j.jdmm.2019.100370>.

46. Gajdosik T., Gajdosikova Z., Marakova V., Borsekova K. Innovations and Networking Fostering Tourist Destination Development in Slovakia. *Quaestiones Geographicae*. 2017. Vol. 36. № 4. P. 103–115. <https://doi.org/10.1515/quageo-2017-0039>.
47. Hardy A., Aryal J. Using Innovations to Understand Tourist Mobility in National Parks. *Journal of Sustainable Tourism*. 2020. Vol. 28. № 2. P. 263–283. <https://doi.org/10.1080/09669582.2019.1670186>.
48. Hjalager A.-M., Flagestad A. Innovations in Well-Being Tourism in the Nordic Countries. *Current Issues in Tourism*. 2012. Vol. 15. № 8. P. 725–740. <https://doi.org/10.1080/13683500.2011.629720>.
49. Grisseemann U. S., Stokburger-Sauer N. E. Customer Co-Creation of Travel Services: The Role of Company Support and Customer Satisfaction with the Co-Creation Performance. *Tourism Management*. 2012. Vol. 33. № 6. P. 1483–1492. <https://doi.org/10.1016/j.tourman.2012.02.002>.
50. Buonincontri P., Morvillo A., Okumus F., Van Niekerk M. Managing the Experience Co-Creation Process in Tourism Destinations: Empirical Findings from Naples. *Tourism Management*. 2017. Vol. 62. P. 264–277. <https://doi.org/10.1016/j.tourman.2017.04.014>.
51. Gretzel U., Sigala M., Xiang Z., Koo C. Smart Tourism: Foundations and Developments. *Electronic Markets*. 2015. Vol. 25. P. 179–188. <https://doi.org/10.1007/s12525-015-0196-8>.
52. Sigala M. New Technologies in Tourism: From Multi-Disciplinary to Anti-Disciplinary Advances and Trajectories. *Tourism Management Perspectives*. 2018. Vol. 25. P. 151–155. <https://doi.org/10.1016/j.tmp.2017.12.003>.
53. Ballina F. J., Valdes L., Del Valle E. The Phygital Experience in the Smart Tourism Destination. *International Journal of Tourism Cities*. 2019. Vol. 5. № 4. P. 656–671. <https://doi.org/10.1108/IJTC-11-2018-0088>.
54. Corbos Razvan A., Bunea O., Moncea M. A Literature Review on Tourism Infrastructure Investments and Their Impact on Tourism Development. The 18th International Management Conference “Management in the Algorithmic Era:

Harmonizing AI Mastery and Human Collaboration”. Bucharest, Romania. 2024.
DOI:[10.24818/IMC/2024/03.01](https://doi.org/10.24818/IMC/2024/03.01)

55. Gunn C. A., Var T. *Tourism Planning: Basics, Concepts, Cases*. Routledge. 2002.

56. Nawaz M. A., Hassan S. Investment and tourism: Insights from the literature. *International Journal of Economic Perspectives*. 2016. № 10(4). P. 581-590.

57. Plzakova L. Evaluation of investments in the tourism sector with a local focus. *Evaluation and Program Planning*. 2022. № 94. 102151.
<https://doi.org/10.1016/j.evalprogplan.2022.102151>

58. Buhalis D. Marketing the competitive destination of the future. *Tourism Management*. 2000. № 21(1). P. 97-116. [https://doi.org/10.1016/S0261-5177\(99\)00095-3](https://doi.org/10.1016/S0261-5177(99)00095-3)

59. Коржилов Л. І. Система транспорту в туризмі: ключові елементи та їх проблематика. *Інфраструктура ринку*. 2020. № 43. С. 15-18.
<https://doi.org/10.32843/infrastruct43-3>.

60. Кулиняк І. Транспортний туризм: сутність, класифікація та перспективи розвитку в Україні. *Review of transport economics and management*. 2021. № 4 (20). С. 66–76. <https://doi.org/10.15802/rtem2020/213138>.

61. Малиш Н. А., Бондар Н. М. Економічний аналіз транспортної інфраструктури України. *Вісник НАДУ при Президентові України*. 2016. № 2.
URL: https://www.researchgate.net/publication/341398239_Ekonomichnij_analiz_transportnoi_infrastrukturi_Ukraini.

62. Ніколайчук О. А., Кваско Ю. Ю. Оцінка стану транспортної інфраструктури України для потреб туризму. *Economics: time realities*. 2019. №5(45). С. 127-134. DOI: 10.5281/zenodo.3766872.

63. Худавердієва В. А. Роль транспортного обслуговування у розвитку індустрії туризму. *Розвиток методів управління та господарювання на транспорті*. 2022. №3 (80). С. 98-112. <https://doi.org/10.31375/2226-1915-2022-3-98-112>.

64. Dinu A. The importance of transportation to tourism development. *Academic journal of economic studies*. 2018. № 4. P. 183-187. URL: <http://hdl.handle.net/11159/2887>

65. Perez M. The Role of Transportation in the Development of Tourist Activity. 2024. URL: <https://www.smartvel.com/resources/featured/the-role-of-transportation-in-the-development-of-tourist-activity>.

66. Kanwal S., Rasheed M. I., Pitafi A. H., Pitafi A., Ren M. Road and transport infrastructure development and community support for tourism: The role of perceived benefits, and community satisfaction. *Tourism Management*. 2020. № 77. 104014. <https://doi.org/10.1016/j.tourman.2019.104014>

67. Ivankova V., Gavurova B., Bacik R., Rigelsky M. Relationships between road transport infrastructure and tourism spending: A development approach in European OECD countries. *Entrepreneurship and Sustainability Issues*. 2021. № 9(2), P. 535-551. [https://doi.org/10.9770/jesi.2021.9.2\(35\)](https://doi.org/10.9770/jesi.2021.9.2(35))

68. Corbos Razvan A., Bunea O., Moncea M. A Literature Review on Tourism Infrastructure Investments and Their Impact on Tourism Development. The 18th International Management Conference “Management in the Algorithmic Era: Harmonizing AI Mastery and Human Collaboration”. Bucharest, Romania. 2024. DOI:[10.24818/IMC/2024/03.01](https://doi.org/10.24818/IMC/2024/03.01)

69. Хаєцька О., Коваль О. Інвестиційно-інноваційна діяльність підприємств транспортно-логістичної сфери. *Економіка та суспільство*. 2024. № 59. <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2024-59-111>.

70. Степаненко С. В., Городецька Т. Е., Руденко С. В. Інвестиційна складова розвитку транспортної системи України. *Економічний простір*. 2023. № 184. С. 123–128. <https://doi.org/10.32782/2224-6282/184-21>.

71. Khadaroo J., Seetanah B. The Role of Transport Infrastructure in International Tourism Development: A Gravity Model Approach. *Tourism Management*. 2008. Vol. 29. № 5. P. 831–840. <https://doi.org/10.1016/j.tourman.2007.09.005>.

72. Le-Klähn D.-T., Hall C. M. Tourist Use of Public Transport at Destinations: A Review. *Current Issues in Tourism*. 2015. Vol. 18. № 8. P. 785–803. <https://doi.org/10.1080/13683500.2014.948812>.

73. Vovk I., Tson O., Vovk Y., Vovk Ya., Rozhko N. Mobility as a Service for Tourism: Challenges and Opportunities for Meeting the Needs of Tourists in Urban Environments. *Journal of Sustainable Development of Transport and Logistics*. 2024. Vol. 9, № 2. P. 137–149. <https://doi.org/10.14254/jsdtl.2024.9-2.10>.

74. European Commission. Sustainable and Smart Mobility Strategy – Putting European Transport on Track for the Future. COM(2020) 789 final. Brussels. 2020. URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:52020DC0789>.

75. Directive (EU) 2023/2661 of the European Parliament and of the Council of 22 November 2023 Amending Directive 2010/40/EU on the Framework for the Deployment of Intelligent Transport Systems in the Field of Road Transport and for Interfaces with Other Modes of Transport. Official Journal of the European Union. 2023. URL: <https://eur-lex.europa.eu/eli/dir/2023/2661/oj>.

76. World Tourism Organization, International Transport Forum. Transport-Related CO₂ Emissions of the Tourism Sector – Modelling Results. Madrid: UNWTO, 2019. URL: <https://doi.org/10.18111/9789284416660>.

77. Regulation (EU) 2024/1679 of the European Parliament and of the Council of 13 June 2024 on Union Guidelines for the Development of the Trans-European Transport Network. Official Journal of the European Union. 2024. URL: <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2024/1679/oj>.

78. ISO. ISO 21902:2021 Tourism and Related Services – Accessible Tourism for All – Requirements and Recommendations. Geneva: International Organization for Standardization, 2021. URL: <https://www.iso.org/standard/72126.html>.

79. Про схвалення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року та затвердження операційного плану заходів з її реалізації у 2025–2027 роках: постанова Кабінету Міністрів України від 27.12.2024 № 1550. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/go/1550-2024-%D0%BF>.

80. Державне агентство розвитку туризму України. Подорожі Україною під час війни: правила безпеки. URL: <https://www.tourism.gov.ua/blog/podorozhi-ukrayinoyu-pid-chas-viyni-pravila-bezpeki>.

81. Про затвердження Порядку проведення евакуації у разі загрози виникнення або виникнення надзвичайних ситуацій: постанова Кабінету Міністрів України від 30.10.2013 № 841, зі змінами. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/go/841-2013-%D0%BF>.

82. Деякі питання використання об'єктів фонду захисних споруд цивільного захисту: постанова Кабінету Міністрів України від 10.03.2017 № 138, зі змінами. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/138-2017-%D0%BF>.

83. Басюк Д.І., Розметова О.Г. Сучасні тенденції розвитку готельного господарства України. *Вісник СНАУ. Серія «Економіка та менеджмент»*. 2017. № 5. С. 64-66. URL: <https://share.google/uUmtopLIPZIN1l3iP>

84. Басюк Д.І., Івченко Л.О., Ткачук Н.А., Верес К.О. Оцінка впливу макроекономічних факторів на розвиток готельного господарства в Україні. *Наукові праці НУХТ*. 2019. Том 25. № 1. DOI: 10.24263/2225-2924-2019-25-1-5.

85. Бондаренко Ю. Г., Кулиняк І. Я. Оцінювання діяльності колективних засобів розміщення як організації рекреаційної сфери. *Вісник Національного університету «Львівська політехніка». Проблеми економіки та управління*. 2018. № 2. С. 3–15. URL: <https://science.lpnu.ua/sites/default/files/journal-paper/2018/dec/15200/visnyk2018-3-15.pdf>

86. Капліна Т. В., Капліна А. С., Тагільцева Я. М. Моніторинг стану підприємств готельного господарства України і Полтавського регіону. *Науковий вісник Полтавського університету економіки і торгівлі. Серія «Економічні науки»*. 2022. № 1 (105), С. 138-147. <https://doi.org/10.37734/2409-6873-2022-1-18>.

87. Матвійчук Л., Лепкий М., Молнар-Бабіля Д. Регіональний аналіз розвитку готельного господарства в Україні. *Економіка та суспільство*. 2021. № 31. <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2021-31-68>.

88. Новікова Н.І. Використання засобів розміщення в рекреаційній діяльності. *Науковий вісник Херсонського державного університету*. 2016. №5. С. 119-127. URL: <https://gj.journal.kspu.edu/index.php/gj/article/view/194>
89. Олійник О. С. Динаміка розвитку готельних підприємств. *Економіка та суспільство*. 2021. № 33. <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2021-33-68>.
90. Фролова Н.Є., Вольвач І.Ю. Статистичний аналіз функціонування підприємств готельного господарства України. *Вісник ХНТУ*. 2020. № 1(72). С. 95-102. <https://doi.org/10.35546/kntu2078-4481.2020.1.2.13>
91. Постова В., Мазуркевич І., Рябенюк М., Лук'янець А., Крупіца І. [Development of Information Systems and Technologies in the Field of Hotels and Tourism](#). *Economic Affairs*. 2024. Vol. 69. Special Issue. P. 355–361. 10.46852/0424-2513.1.2024.37
92. Lim C., Zhu L., Koo T. R. Urban redevelopment and tourism growth: Relationship between tourism infrastructure and international visitor flows. *International Journal of Tourism Research*. 2018. № 21(2). DOI:[10.1002/jtr.2253](https://doi.org/10.1002/jtr.2253)
93. McKinsey & Company. Destination readiness: Preparing for the tourist flows of tomorrow. URL: https://www.mckinsey.com/industries/travel/our-insights/destination-readiness-preparing-for-the-tourist-flows-of-tomorrow?utm_source
94. Барна М. Ю., Салімон О. М., Сидоренко Т. М. Науково-методичні підходи до диференціації послуг підприємств готельно-ресторанного бізнесу. *Вчені записки ТНУ імені В. І. Вернадського. Серія: Економіка і управління*. 2019. Т. 30(69). № 5. С. 164–170. <https://doi.org/10.32838/2523-4803/69-5-58>.
95. Лихолат О. А., Вишнікіна О. В., Апалькова Д. К. Диверсифікація діяльності готельно-ресторанного підприємства як спосіб підвищення конкурентоспроможності. *Системи та технології*. 2023. № 1(65). С. 141–146. <https://doi.org/10.32782/2521-6643-2023.1-65.17>.
96. Подаков Є. С. Сучасний стан, інвестиційна привабливість та перспективи подальшого розвитку готельного бізнесу в Україні. *Економічний простір*. 2024. № 191. С. 321–325. <https://doi.org/10.32782/2224-6282/191-53>.

97. Феєр А. Є., Смирнова І. М., Машіка Г. В. Сучасні стратегії диверсифікації готельних та ресторанних мереж. *Інвестиції: практика та досвід*. 2023. № 13. С. 53–59. <https://doi.org/10.32702/2306-6814.2023.13.53>.
98. Buhalis D., Leung R. Smart Hospitality – Interconnectivity and Interoperability Towards an Ecosystem. *International Journal of Hospitality Management*. 2018. № 71. P. 41–50. <https://doi.org/10.1016/j.ijhm.2017.11.011>.
99. Troisi O., Visvizi A., Grimaldi M. Digitalizing Business Models in Hospitality Ecosystems: Toward Data-Driven Innovation. *European Journal of Innovation Management*. 2023. Vol. 26. № 7. P. 242–277. <https://doi.org/10.1108/EJIM-09-2022-0540>.
100. ISO. ISO 21401:2018 Tourism and Related Services – Sustainability Management System for Accommodation Establishments – Requirements. Geneva: International Organization for Standardization, 2018. URL: <https://www.iso.org/standard/70869.html>.
101. Brochado A., Pereira C. Comfortable Experiences in Nature Accommodation: Perceived Service Quality in Glamping. *Journal of Outdoor Recreation and Tourism*. 2017. Vol. 17. P. 77–83. <https://doi.org/10.1016/j.jort.2017.01.005>.
102. Герасименко Т. В. Перспективи колівінгу для колективних закладів розміщення в Україні. *Таврійський науковий вісник*. 2025. № 23. С. 28–35. <https://doi.org/10.32782/2708-0366/2025.23.3>.
103. Guttentag D. Airbnb: Disruptive Innovation and the Rise of an Informal Tourism Accommodation Sector. *Current Issues in Tourism*. 2015. Vol. 18. № 12. P. 1192–1217. <https://doi.org/10.1080/13683500.2013.827159>.
104. Alon I., Ni L., Wang Y. Examining the Determinants of Hotel Chain Expansion through International Franchising. *International Journal of Hospitality Management*. 2012. Vol. 31. № 2. P. 379–386. <https://doi.org/10.1016/j.ijhm.2011.06.009>.

105. Chathoth P. K., Olsen M. D. Strategic Alliances: A Hospitality Industry Perspective. *International Journal of Hospitality Management*. 2003. Vol. 22. № 4. P. 419–434. <https://doi.org/10.1016/j.ijhm.2003.07.001>.
106. Sims R. Food, Place and Authenticity: Local Food and the Sustainable Tourism Experience. *Journal of Sustainable Tourism*. 2009. Vol. 17. № 3. P. 321–336. <https://doi.org/10.1080/09669580802359293>.
107. Bassyiouny M., Wilkesmann M. Going on Workation – Is Tourism Research Ready to Take Off? Exploring an Emerging Phenomenon of Hybrid Tourism. *Tourism Management Perspectives*. 2023. Vol. 46. Art. 101096. <https://doi.org/10.1016/j.tmp.2023.101096>.
108. Державна агенція розвитку туризму. Економіка вражень. URL: <https://www.tourism.gov.ua/blog/ekonomika-vrazhen-rozvivayte-ridnu-gromadu-iz-novim-osvitnim-serialom-pro-turizm-ta-gotelniy-biznes>
109. Hall C. M., Page S. J. The Geography of Tourism and Recreation: Environment, Place and Space. Routledge. 2014.
110. Okumus B. Food tourism research: A perspective article. *Tourism Review*. 2020. <https://doi.org/10.1108/TR-11-2019-0450>
111. Andersson T. D., Mossberg L., Therkelsen A. Food and tourism synergies: Perspectives on consumption, production and destination development. *Scandinavian Journal of Hospitality and Tourism*. 2017. № 17(1). P. 1-8. <https://doi.org/10.1080/15022250.2016.1275290>
112. Ellis A., Park E., Kim S., Yeoman I. What Is Food Tourism? *Tourism Management*. 2018. № 68. P. 250–263. <https://doi.org/10.1016/j.tourman.2018.03.025>.
113. World Tourism Organization, Basque Culinary Center. Guidelines for the Development of Gastronomy Tourism. Madrid: UNWTO, 2019. 44 p. URL: <https://doi.org/10.18111/9789284420957>.
114. Filimonau V., De Coteau D. A. Food Waste Management in Hospitality Operations: A Critical Review. *Tourism Management*. 2019. № 71. P. 234–245. <https://doi.org/10.1016/j.tourman.2018.10.009>.

115. United Nations Environment Programme. Food Waste Index Report 2024: Think Eat Save – Tracking Progress to Halve Global Food Waste. Nairobi: UNEP, 2024. URL: <https://www.unep.org/resources/publication/food-waste-index-report-2024>.
116. World Health Organization. WHO Global Strategy for Food Safety 2022–2030: Towards Stronger Food Safety Systems and Global Cooperation. Geneva: WHO, 2022. 86 p. URL: <https://www.who.int/publications/i/item/9789240057685>.
117. ISO. ISO 22301:2019 Security and Resilience – Business Continuity Management Systems – Requirements. 2nd ed. Geneva: International Organization for Standardization. 2019. URL: <https://www.iso.org/standard/75106.html>.
118. Шевченко Т. Проблеми культурно-дозвілєвої практики в умовах війни. *Молодий вчений*. 2022. № 7(107). С. 54–57. <https://doi.org/10.32839/2304-5809/2022-7-107-11>.
119. Шмаюн О. Ю. Феномен культурно-дозвілєвої діяльності: концептуалізація проблеми. *Питання культурології*. 2021. № 38. С. 354–362. <https://doi.org/10.31866/2410-1311.38.2021.247184>.
120. Скляр Г., Дробиш Л., Тараненко О., Логвин М., Шуканов П. Феномен дозвілєвої діяльності: туризмологічний дискурс. *Науковий вісник Полтавського університету економіки і торгівлі*. Серія «Економічні науки». 2023. № 1(107). С. 60–64. <https://doi.org/10.37734/2409-6873-2023-1-8>.
121. Bekele M. K., Pierdicca R., Frontoni E., Malinverni E. S., Gain J. A Survey of Augmented, Virtual, and Mixed Reality for Cultural Heritage. *ACM Journal on Computing and Cultural Heritage*. 2018. Vol. 11. № 2. Art. 7. P. 1–36. <https://doi.org/10.1145/3145534>.
122. Любчук О.К., Герасименко Т.В. Перспективи розвитку культурно-пізнавального туризму в Україні. *Економічний вісник Дніпровської політехніки*. Серія: Туризм і рекреація. 2024. № 4 (88). С. 141-152. <https://doi.org/10.33271/ebdut/88.141>.

123. Richards G. Creativity and Tourism: The State of the Art. *Annals of Tourism Research*. 2011. Vol. 38. № 4. P. 1225–1253. <https://doi.org/10.1016/j.annals.2011.07.008>.
124. Evans G. Creative Cities, Creative Spaces and Urban Policy. *Urban Studies*. 2009. Vol. 46. № 5–6. P. 1003–1040. <https://doi.org/10.1177/0042098009103853>.
125. Getz D., Page S. J. Progress and Prospects for Event Tourism Research. *Tourism Management*. 2016. Vol. 52. P. 593–631. <https://doi.org/10.1016/j.tourman.2015.03.007>.
126. Герасименко Т.В., Горбатюк Н. А., Нападайло М. С. Значення екскурсійної діяльності в інноваційному розвитку туристичної індустрії. *Економічний вісник Дніпровської політехніки*. 2025. №4 (92). С. 178-187. <https://doi.org/10.33271/ebdut/92.178>.
127. Ciascai O. R., Dezsı Ş., Rus K. A. Cycling Tourism: A Literature Review to Assess Implications, Multiple Impacts, Vulnerabilities, and Future Perspectives. *Sustainability*. 2022. Vol. 14. № 15. Art. 8983. <https://doi.org/10.3390/su14158983>.
128. ICOMOS. International Charter for Cultural Heritage Tourism: Reinforcing Cultural Heritage Protection and Community Resilience through Responsible and Sustainable Tourism Management. 2022. URL: https://www.icomos.org/images/DOCUMENTS/Secretariat/2023/CSI/eng-franc_ICHTCharter.pdf.
129. UNESCO World Heritage Centre. Sustainable Tourism Online Toolkit. Guide 8: Managing Visitor Behaviour. URL: <https://whc.unesco.org/document/198420>.
130. Чисельність населення за даними світового банку. URL: <https://datatopics.worldbank.org/world-development-indicators>.
131. Глобальный веб-сайт Всемирной Организации Здравоохранения. URL: <https://www.who.int/ru/news-room/fact-sheets/detail/disability-and-health>.
132. Про статус ветеранів війни, гарантії їх соціального захисту: Закон України від 22 жовтня 1993 р. № 3551-XII-ВР. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3551-12#n82>.

133. Лебеденко-Титаренко Л. Мандрівки, що повертають радощі буття. *Голос України*. URL: <https://www.golos.com.ua/article/277551>

134. Влащенко Н. М. Проблеми та перспективи розвитку інфраструктури для потреб інклюзивного туризму. *Бізнес Інформ*. 2018. № 9. С. 122–126. URL: https://www.business-inform.net/export_pdf/business-inform-2018-9_0-pages-122_126.pdf

135. Данчевська І., Калайтан Т. Інклюзивний туризм: світовий досвід та перспективи розвитку в Україні. *Development Service Industry Management*. 2024. № (2). С. 96–104. [https://doi.org/10.31891/dsim-2024-6\(14\)](https://doi.org/10.31891/dsim-2024-6(14)).

136. Державна служба статистики України. Соціальний захист населення України 2022. URL: https://ukrstat.gov.ua/druk/publicat/kat_u/2023/zb/10/zb_szn_2022.pdf.

137. Слатвінська Л. А. Перспективи розвитку інклюзивного туризму в Україні. *Державне управління: удосконалення та розвиток*. 2020. № 5. URL: <http://www.dy.nayka.com.ua/?op=1&z=1684>. DOI: [10.32702/2307-2156-2020.5.59](https://doi.org/10.32702/2307-2156-2020.5.59).

138. Хрущ Ю. М., Іванова В. М., Медведський Р. С. Туризм для інвалідів: сучасні підходи до визначення поняття. *Науковий вісник Херсонського державного університету. Серія: Географічні науки*. 2017. № 6. С. 206–211. URL: <https://share.google/aNJInGP1QddfDum50>

139. Герасименко Т.В., Бондаренко Л.А. Вплив інклюзивного туризму на досягнення цілей сталого соціально-економічного розвитку. *Причорноморські економічні студії*. 2024. № 90. С. 169-175. <https://doi.org/10.32782/bses.90-26>.

140. Державне агентство розвитку туризму України, ГО «ЛУН Місто». Мапа безбар'єрності: Туризм. 2025. URL: <https://www.tourism.gov.ua/blog/dart-ta-lun-prezentuvali-mapu-bezbar-iernosti-turizm-na-yakiy-naznacheno-riven-dostupnosti-turistichnih-lokaciy>.

141. Про схвалення Національної стратегії із створення безбар'єрного простору в Україні на період до 2030 року: розпорядження Кабінету Міністрів України від 14.04.2021 № 366-р, зі змінами. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/go/366-2021-%D1%80>.

142. Державне агентство розвитку туризму України. Методичні рекомендації з питань формування безбар'єрності в туризмі. 2024. URL: https://drive.google.com/file/d/1sGn4DpjrSjohyq1n8v_AyxSQdlCtzm7k/view?usp=sharing.

143. Державне агентство розвитку туризму України. Методичні рекомендації для суб'єктів, які провадять туристичну діяльність (екскурсійне обслуговування), фахівців туристичного супроводу щодо надання інформації в доступних для осіб з інвалідністю форматах (переклад українською жестовою мовою, субтитрування, аудіокоментування та інші формати подачі інформації для читання та спілкування). 2024. URL: <https://kyivcity.gov.ua/img/item/general/11781.pdf>.

144. Державне агентство розвитку туризму України. Результати другого щорічного опитування щодо стану фізичної доступності засобів розміщення у регіонах України. 2025. URL: <https://www.tourism.gov.ua/blog/derzhavne-agentstvo-rozvitku-turizmu-u-spivpraci-z-oblasnimi-viyskovimi-administraciyami-provelo-druge-shchorichne-opituvannya-shchodo-stanu-fizichnoyi-dostupnosti-zasobiv-rozmishchennya-u-regionah-ukrayini>.

145. Scheyvens R., Biddulph R. Inclusive Tourism Development. *Tourism Geographies*. 2018. Vol. 20. №4. P. 589–609. <https://doi.org/10.1080/14616688.2017.1381985>.

146. Darcy S., McKercher B., Schweinsberg S. From Tourism and Disability to Accessible Tourism: A Perspective Article. *Tourism Review*. 2020. Vol. 75. № 1. P. 140–144. <https://doi.org/10.1108/TR-07-2019-0323>.

147. Cloquet I., Palomino M., Shaw G., Stephen G., Taylor T. Disability, Social Inclusion and the Marketing of Tourist Attractions. *Journal of Sustainable Tourism*. 2018. Vol. 26, № 2. P. 221–237. <https://doi.org/10.1080/09669582.2017.1339710>.

148. Porto N., Rucci A. C., Darcy S., Garbero N., Almond B. Critical Elements in Accessible Tourism for Destination Competitiveness and Comparison. *Tourism Management*. 2019. Vol. 75. P. 169–185. <https://doi.org/10.1016/j.tourman.2019.04.012>.

149. Rubio-Escuderos L., García-Andreu H., Ullán de la Rosa F. J. What Is Leading Destinations Towards Inclusivity? Analysis of Accessible Tourism Drivers from a Stakeholders' Perspective. *Tourism Planning & Development*. 2025. Vol. 22, № 1. P. 19–40. <https://doi.org/10.1080/21568316.2024.2356816>.

150. Юхновська Ю., Риженко О., Омельчак Г. Напрями формування безбар'єрного середовища в туризмі для людей з інвалідністю: теоретичні аспекти. *Review of Transport Economics and Management*. 2023. № 10(26). С. 60–68. <https://doi.org/10.15802/rtem2023/300234>.

151. Безугла Л.С., Белобородова М.В., Герасименко Т.В. Формування інклюзивно-реабілітаційного туризму в Україні. *Інновації та технології в сфері послуг і харчування*. 2022. № 2(6). С. 20-25. [https://doi.org/10.32782/2708-4949.2\(6.2022.4](https://doi.org/10.32782/2708-4949.2(6.2022.4).

152. Висоцький В., Мацюк Н., Халілов П. Гостинність без бар'єрів: довідник зі створення безбар'єрного середовища у закладах HoReCa. Київ, 2023. 180 с. URL: https://drive.google.com/file/d/12EabNqq9KgYYs28Xv8el_Fp_MAN50-Iy/view.

153. Деякі питання створення безбар'єрних маршрутів у населених пунктах: постанова Кабінету Міністрів України від 20.08.2025 № 1007. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/go/1007-2025-%D0%BF>.

РОЗДІЛ 2

МЕТОДИЧНИЙ ІНСТРУМЕНТАРІЙ ІНТЕГРАЛЬНОГО ОЦІНЮВАННЯ ТА ПРОСТОРОВОЇ ДІАГНОСТИКИ РЕГІОНАЛЬНОЇ ТУРИСТИЧНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ

2.1 Концептуально-методологічні засади інтегрального оцінювання розвитку регіональної туристичної інфраструктури

Методологічна логіка дослідження розвитку регіональної туристичної інфраструктури ґрунтується на інтеграції системного, просторового та інституційного підходів, що дає змогу комплексно врахувати структурні, територіальні і організаційно-управлінські особливості функціонування туристичної інфраструктури. Реалізація зазначених підходів здійснюється шляхом застосування індексних, порівняльних та картографічних методів, які забезпечують багатовимірний аналіз рівня з диференціацією розвитку туристичної інфраструктури регіонів, що реалізується через просторову типізацію регіонів та картографічну інтерпретацію інтегральних показників.

Аналіз здійснюється на трьох рівнях: національному – для узагальнення загальних тенденцій розвитку туристичної інфраструктури України; регіональному – для міжобласних порівнянь; локальному – для аналітичної інтерпретації результатів з урахуванням просторових і соціально-економічних особливостей окремих територій. Така багаторівнева методологічна побудова забезпечує цілісне бачення розвитку туристичної інфраструктури та створює підґрунтя для міжрівневого узагальнення результатів, що концептуально відображено на рис. 2.1. Ключовим інструментом оцінювання є індексний метод, який дає змогу агрегувати різномірні за змістом, одиницями виміру та масштабом варіації показники в єдиний інтегральний індекс. Побудова такого індексу передбачає теоретичне обґрунтування його структури, добір і підготовку даних, оброблення пропущених значень, нормування показників, визначення ваг, агрегування та перевірку стійкості отриманих результатів [154].

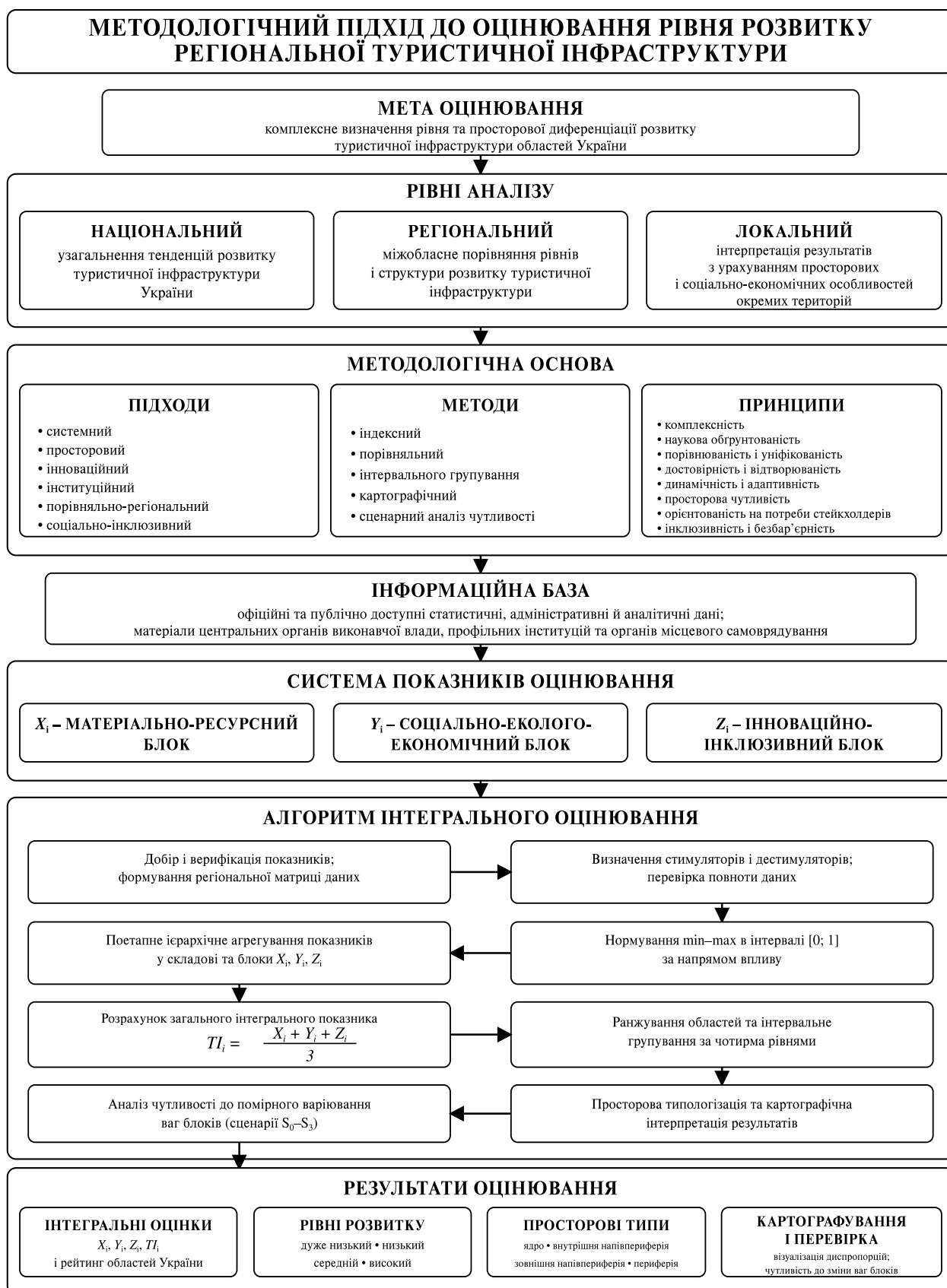


Рисунок 2.1 – Методологічний підхід до оцінювання рівня розвитку регіональної туристичної інфраструктури

Джерело: розроблено автором

Для виявлення просторової неоднорідності застосовано інтервальне групування, порівняльний аналіз і картографічну візуалізацію. Мета методичного забезпечення оцінювання – відображення багатовимірності туристичної інфраструктури при одночасній відсутності підміни інфраструктурного потенціалу фактичною результативністю туристичної діяльності. У міжнародних моделях конкурентоспроможності DESTINACIJS інфраструктура, ресурси, сприятливе середовище та результати туризму розглядаються як взаємопов'язані, але аналітично відмінні компоненти [3]; [155]. Тому запропонований у роботі індекс (ТІ) інтерпретується як розширений інфраструктурно-контекстний індекс, тоді як соціально-економічна результативність туристичної сфери оцінюється окремо.

Система критеріїв охоплює матеріально-ресурсні, соціально-екологічні, економічні та інноваційно-інклюзивні характеристики. Такий підхід узгоджується з багатовимірною логікою вимірювання сталості туризму, у межах якої економічні, соціальні та екологічні аспекти мають розглядатися спільно, але з прозорим визначенням функції кожного показника [28].

В умовах повномасштабної війни необхідним є врахування просторово-безпекових обмежень, масштабів руйнувань і втрати транспортної доступності. Водночас ці показники слід трактувати як контекст функціонування та відновлення туристичної інфраструктури, а не як прямі вимірники туристичної активності [156].

Соціальний вимір розвитку інфраструктури охоплює її доступність і безбар'єрність для різних груп користувачів. Міжнародний стандарт ISO 21902:2021 визначає вимоги й рекомендації щодо доступного туризму для всіх учасників туристичного ланцюга створення цінності, що обґрунтовує включення відповідних індикаторів до системи оцінювання [78].

У процесі добору критеріїв, індикаторів і показників для оцінювання розвитку регіональної туристичної інфраструктури принципово важливо, щоб їх сукупність забезпечувала можливість не лише «горизонтальних» зіставлень (між регіонами, територіальними громадами, адміністративними районами), але і

потенційно «вертикального» аналізу – на рівні підсистем, підсекторів та окремих інфраструктурних об'єктів. Перелік показників може коригуватися залежно від цілей і завдань дослідження, однак їх кількісний та якісний склад має визначатися чинними правовими рамками й узгодженими методологічними підходами; дані повинні бути доступними для всіх рівнів управління та розрахованими за уніфікованою методикою.

Відповідно, під час побудови системи оцінювання розвитку регіональної туристичної інфраструктури було доцільно дотримуватися таких вимог та провести наступні дослідження з:

1. Формування верифікованої, науково обґрунтованої та придатної до розрахунків системи показників, яка б максимально відображала комплексний стан інфраструктури за трьома складовими сталого розвитку (інфраструктурно-економічною, соціально-екологічною, інноваційно-інклюзивною) з урахуванням крос-секційних пріоритетів.

2. Забезпечення єдиного методологічного підходу до добору індикаторів і алгоритмів їх обчислення та дотримання загальних вимог до інформації: достовірності, адекватності, репрезентативності, порівнюваності, повноти та доступності.

3. Гарантування достовірної порівнянності показників на різних рівнях управління туристичною інфраструктурою (національному, регіональному, місцевому), що забезпечує значущість як для «вертикального», так і для «горизонтального» аналізу.

4. Надання кожному показнику чіткої управлінської інтерпретації та економічної значущості, а також проведення розмежування на показники-стимулятори (збільшення яких є позитивним) і показники-дестимулятори (зростання яких сигналізує про погіршення).

5. Забезпечення методичної доцільності, відтворюваності та порівнюваності розрахунків шляхом використання офіційних і публічно доступних джерел даних, зокрема державної статистичної звітності, адміністративних реєстрів та галузевих інформаційно-аналітичних матеріалів,

сформованих органами державної влади й профільними інституціями у сферах статистики, туризму та цифрової трансформації. До основних джерел інформації віднесено матеріали Державної служби статистики України, Державного агентства розвитку туризму України, Національної туристичної організації України, Міністерства цифрової трансформації України, Міністерства захисту довкілля та природних ресурсів України, Міністерства розвитку громад та територій України, органів місцевого самоврядування, а також результати національних моніторингових і рейтингових досліджень, використані як проксі-індикатори соціального середовища, цифровізації, інклюзивності та безпекових умов розвитку регіонів. Додатково залучено аналітичні матеріали Rating Lab, дані міжнародних організацій і картографічні ресурси щодо оцінювання воєнних руйнувань та внутрішнього переміщення населення.

6. Подання вихідних даних у вигляді матриці, у якій рядки відповідають одиницям спостереження (областям), а стовпці – первинним показникам. У межах цього дослідження така матриця характеризує порівняльний структурний зріз за останніми доступними даними 2020-2024 рр.; вона не є часовою панеллю і сама по собі не забезпечує динамічного аналізу.

Реалізація зазначених вимог потребує обґрунтованого вибору методичних підходів до оцінювання. У сучасній науковій літературі та практиці стратегічного управління розвитком туризму виокремлюється низка підходів до оцінки інфраструктурного розвитку, кожен з яких відображає специфіку аналізу та управлінського впливу:

- системний підхід ґрунтується на розгляді туристичної інфраструктури як цілісної багатокомпонентної системи, що об'єднує транспортну мережу, засоби розміщення, заклади харчування, культурно-історичні та рекреаційні об'єкти, інформаційно-комунікаційні ресурси. Його застосування дозволяє оцінювати взаємозв'язки між окремими елементами та виявляти «вузькі місця» у функціонуванні системи загалом;

- просторовий підхід акцентує увагу на територіальній диференціації розвитку туристичної інфраструктури, просторовій концентрації об'єктів,

транспортній доступності, регіональних диспропорціях та впливі географічних і безпекових чинників. Його використання забезпечує можливість просторового аналізу та картографічної візуалізації результатів оцінювання, а також ідентифікації груп областей за рівнем розвитку туристичної інфраструктури;

- інноваційний підхід акцентує увагу на впровадженні технологічних і організаційних новацій, цифровізації послуг, розвитку smart-туризму, застосуванні аналітики даних, мобільних застосунків і платформних сервісів. Він орієнтований на оцінювання здатності регіональної інфраструктури до оновлення та адаптації;

- інституційний підхід передбачає врахування ролі державних і приватних інституцій, рівня розвитку публічно-приватного партнерства, наявності чи відсутності інституційних бар'єрів, а також дієвості стимулюючих механізмів регулювання. Він забезпечує розуміння того, наскільки інституційне середовище сприяє інвестиціям, модернізації та інклюзивності туристичної інфраструктури;

- порівняльно-регіональний підхід базується на зіставленні стану та динаміки розвитку інфраструктури різних регіонів України між собою, а також із відповідними показниками інших країн. Його використання створює підґрунтя для виявлення «кращих практик», адаптації успішних моделей та запровадження механізмів бенчмаркінгу у сфері туризму;

- соціально-інклюзивний підхід спрямований на оцінювання безбар'єрності туристичної інфраструктури та врахування потреб осіб з інвалідністю, людей похилого віку, сімей з дітьми й інших маломобільних груп населення.

Зазначені підходи виконують комплементарну функцію в межах єдиної логіки композитного оцінювання. Їх практична реалізація здійснюється через формування багаторівневої системи індикаторів, нормування різномірних показників та їх послідовне агрегування. Доцільність інтегрального й просторового аналізу туристичної інфраструктури в українському регіональному контексті підтверджується попередніми дослідженнями [157]; [158].

В той же час, інноваційний розвиток туристичної інфраструктури регіону в роботі розглядається як комплексний процес трансформації матеріально-ресурсних, соціально-економічних, екологічних та інноваційно-інклюзивних підсистем, спрямований на підвищення конкурентоспроможності туристичної сфери та адаптацію до зовнішніх викликів. При цьому інноваційний розвиток туристичної інфраструктури трактується не вузькотехнологічно, а як здатність системи до структурного оновлення, адаптації та впровадження нових організаційних, цифрових і соціально орієнтованих рішень.

Формування системи критеріїв та показників оцінювання регіональної туристичної інфраструктури обґрунтовано на низці принципів, які визначають її наукову та практичну значимість:

1. Комплексність – охоплення всіх ключових складових туристичної інфраструктури з урахуванням їх взаємозв'язку, зокрема транспортних, готельно-ресторанних, рекреаційних, культурно-дозвіллевих, інформаційно-комунікаційних та інноваційно-інклюзивних підсистем.

2. Наукова обґрунтованість – формування системи показників на основі сучасних теоретичних підходів регіонального розвитку, економіки туризму, сталого розвитку, інституційної економіки та інноваційного менеджменту з урахуванням вітчизняного й міжнародного наукового доробку.

3. Порівнюваність і уніфікованість – забезпечення можливості міжрегіональних зіставлень результатів оцінювання шляхом нормування різнорідних показників та застосування єдиної методики агрегування, що є передумовою просторового аналізу.

4. Достовірність і відтворюваність – використання офіційних, публічно доступних та перевірених статистичних, адміністративних і аналітичних джерел даних, що дозволяє відтворити результати розрахунків і застосувати методику в подальших дослідженнях.

5. Динамічність та адаптивність – здатність системи показників враховувати структурні зрушення в економіці, трансформацію туристичного попиту, цифровізацію послуг, а також зовнішні шоки, зокрема воєнні та

безпекові чинники, що впливають на просторову диференціацію розвитку регіонів.

6. Просторова чутливість – орієнтація на виявлення територіальних диспропорцій, концентрації та розвитку туристичної інфраструктури, що забезпечує можливість картографічної візуалізації результатів та інтерпретації регіональних відмінностей.

7. Орієнтація на стейкхолдерів – урахування інтересів туристів, суб'єктів туристичного бізнесу, органів державної влади, місцевого самоврядування та територіальних громад з метою підвищення прикладної цінності отриманих результатів та їх використання в процесах стратегічного планування регіонального розвитку.

8. Інклюзивність і безбар'єрність – інтеграція показників фізичної, інформаційної та сервісної доступності, а також універсального дизайну, що характеризують можливість повноцінного використання туристичної інфраструктури різними групами населення, зокрема особами з інвалідністю та іншими маломобільними групами [159].

З огляду на запровадження в дослідженні нової системи критеріїв послідовно розроблено узгоджену методологічну схему формування та використання показників розвитку регіональної туристичної інфраструктури, що дає змогу застосовувати єдині принципи розрахунку, зіставляти отримані результати та використовувати їх під час стратегічного планування і обґрунтування управлінських рішень.

2.2 Система індикаторів та алгоритм побудови інтегрального індексу розвитку регіональної туристичної інфраструктури

У дослідженні використано підхід композитного (інтегрального) оцінювання для формування інформаційно-аналітичного підґрунтя, необхідного для обґрунтування управлінських рішень у сфері розвитку регіональної туристичної інфраструктури. Він передбачає поєднання різнорідних за

економічним змістом, одиницями виміру та масштабом варіації показників у єдиний інтегральний індекс, що забезпечує міжрегіональну порівнянність результатів і створює підґрунтя для подальшої типологізації областей. У цьому контексті запропоновано алгоритм побудови інтегрального індексу розвитку туристичної інфраструктури з чітким структуруванням блоків, індикаторів і показників, а також визначення процедур їх нормування та агрегування в узагальнену оцінку.

У межах дослідження інноваційний розвиток туристичної інфраструктури (TI_i) трактується у розширеному значенні – як результат взаємодії матеріально-ресурсних, соціально-еколого-економічних та інноваційно-інклюзивних чинників, що визначають здатність регіону до оновлення, адаптації та підвищення конкурентоспроможності туристичної сфери [160].

Інтегральне оцінювання розвитку регіональної туристичної інфраструктури здійснюється з урахуванням сукупності матеріально-ресурсних, соціально-еколого-економічних та інноваційно-інклюзивних чинників, взаємозв'язок яких формалізовано шляхом адитивного зважування відповідних інтегральних блоків:

$$TI_i = \sum_{k=1}^3 w_k B_{ik}, \sum_{k=1}^3 w_k = 1, w_k \geq 0, \quad (2.1)$$

де TI_i – інтегральний показник розвитку туристичної інфраструктури i -ї області; B_{ik} – значення k -го інтегрального блоку показників для i -ї області; w_k – ваговий коефіцієнт k -го блоку, що відображає його відносну значущість у формуванні загальної інтегральної оцінки; 3 – кількість інтегральних блоків у структурі показника TI_i .

Відповідність інтегральних блоків показників визначена таким чином:

$$B_{i1}=X_i, B_{i2}=Y_i, B_{i3}=Z_i, w_1=w_X, w_2=w_Y, w_3=w_Z, \\ w_X+w_Y+w_Z=1, \quad (2.2)$$

де X_i – інтегральний показник матеріально-ресурсного розвитку туристичної інфраструктури i -ї області; Y_i – інтегральний показник соціально-еколого-економічного розвитку туристичної інфраструктури i -ї області; Z_i – інтегральний показник інноваційно-інклюзивного розвитку туристичної інфраструктури i -ї області; w_X , w_Y , w_Z – вагові коефіцієнти відповідних інтегральних блоків.

У межах дослідження застосовано ієрархічну схему агрегування, за якої загальна вага послідовно розподіляється між блоками, підблоками та показниками. На кожному рівні ієрархії використано рівні локальні ваги: кожному з трьох інтегральних блоків надано вагу $1/3$; у межах кожного блоку його вага рівномірно розподіляється між підблоками, а в межах кожного підблоку – між показниками, що входять до його складу.

Глобальна вага окремого показника, тобто його безпосередній внесок у формування інтегрального індексу TI_i , визначається як добуток його локальних ваг на всіх рівнях ієрархії:

$$w_{bsj} = w_b \cdot v_{s|b} \cdot u_{j|bs} = \frac{1}{3} \cdot \frac{1}{S_b} \cdot \frac{1}{n_{bs}}, \quad (2.3)$$

де w_{bsj} – глобальна вага j -го показника s -го підблоку b -го блоку; w_b – вага відповідного інтегрального блоку; S_b – кількість підблоків у b -му блоці; n_{bs} – кількість показників у відповідному підблоці; $v_{s|b}$ та $u_{j|bs}$ – локальні ваги підблоку і показника відповідно.

Отже, використання однакових локальних ваг на кожному рівні ієрархії не означає однакового внеску всіх первинних показників у підсумковий індекс. Їхні глобальні ваги залежать від кількості підблоків у відповідному блоці та кількості показників у кожному підблоці. Зокрема, глобальна вага одного показника підблоку X_1 становить $1/27$, показника підблоків X_2 або X_3 – $1/36$, показника підблоку Y_2 – $1/60$, а показника підблоку Z_3 – $1/54$.

Такий спосіб агрегування забезпечує однакову значущість концептуально визначених блоків і підблоків незалежно від кількості первинних показників, включених до їх складу. Завдяки цьому підблоки з більшою кількістю показників не отримують автоматично більшого впливу на інтегральний результат лише внаслідок їх чисельного наповнення. Вибір рівних локальних ваг зумовлений відсутністю достатніх об'єктивних підстав для апіорного пріоритетування окремих компонентів на одному рівні ієрархії та спрямований на зменшення суб'єктивності, забезпечення прозорості й відтворюваності процедури агрегування.

Водночас для повного розкриття структури інтегрального індексу глобальні ваги всіх первинних показників наведено у Додатку Б. Сума глобальних ваг показників дорівнює одиниці:

$$\sum_{b=1}^3 \sum_{s=1}^{S_b} \sum_{j=1}^{n_{bs}} w_{bsj} = 1. \quad (2.4)$$

Систему показників сформовано з урахуванням необхідності методично коректного міжрегіонального порівняння рівня розвитку туристичної інфраструктури за умов обмеженості статистичних даних, що безпосередньо характеризують туристичні процеси в розрізі областей. Відбір здійснювався за сукупністю критеріїв:

1) концептуальна релевантність до ключових підсистем туристичної інфраструктури та чинників її інноваційного розвитку (транспортна доступність, засоби розміщення й харчування, культурно-дозвілєве середовище, соціально-екологічні передумови, цифровізація та інклюзивність);

2) емпірична придатність – наявність офіційних та публічних даних із можливістю зіставлення в розрізі областей і за кілька останніх років;

3) метрична сумісність для композитного оцінювання – можливість нормування, відсутність критичних пропусків, інтерпретованість напрямку впливу (стимулятор або дестимулятор) та уникнення дублювання одного й того самого ефекту різними змінними. Дублювання ефектів мінімізовано на основі

попереднього аналізу парних кореляцій між кандидатними показниками та вилучення висококорельованих змінних.

З огляду на це, частина індикаторів інтерпретується як інфраструктурні проксі-показники (потенціал та сервісна щільність і доступність), які відображають передумови формування туристичних потоків за відсутності повних прямих вимірників.

Альтернативні підходи та методики розглядалися, проте були відхилені з причин обмежень даних і порівнюваності. Зокрема, попитово-орієнтовані моделі (використання лише показників туристичних потоків, ночівель, витрат туристів) не забезпечують повного охоплення інфраструктурних детермінант і часто не мають стабільної статистики в регіональному розрізі в досліджуваному періоді. Реєстрово-інвентаризаційний підхід (детальні дані щодо якості та категорійності готелів, стану об'єктів, маршрутів, інфраструктурних паспортів) є методично привабливим, однак на практиці характеризується фрагментарністю, несумісністю форматів між областями та нерегулярністю оновлення. Експертні рейтингові методики без опори на відтворювані статистичні ряди обмежують можливість перевірки стійкості результатів і підвищують суб'єктивність. Саме тому в роботі обрано композитний підхід із поєднанням доступних статистичних і рейтингових показників, приведених до єдиної шкали шляхом нормування, що забезпечує відтворюваність розрахунків і придатність до подальшого групування [160].

Зазначені фактори у запропонованому алгоритмі оцінки розвитку туристичної інфраструктури відповідають трьом блокам критеріїв відбору найбільш вагомих індикаторів та показників наукового дослідження із заданої тематики.

При оцінюванні матеріально-ресурсного блоку Х сформовано систему індикаторів, що охоплює відповідні групи показників.

1. Рівень транспортно-логістичного забезпечення X_1 . Обґрунтування вибору критеріїв для підблоку X_1 базується на необхідності комплексної оцінки стану транспортно-логістичного забезпечення, що є базисною передумовою

розвитку туристичної інфраструктури. Транспортні можливості регіону формують доступність території, інтенсивність туристичних потоків та рівень інтеграції у національні та міжнародні туристичні маршрути, саме тому до системи показників, що визначають X_1 , включено такі критерії:

- пасажирообіг автомобільного транспорту – показник відображає інтенсивність переміщення населення та туристів автомобільним транспортом. Він поєднує як кількісний аспект (обсяги перевезень), так і просторово-дистанційний вимір (відстань поїздок). Зростання пасажирообігу є індикатором підвищення мобільності населення та транспортної спроможності регіону, що безпосередньо впливає на привабливість туристичних маршрутів;

- кількість перевезених пасажирів автомобільним транспортом – характеризує фактичний попит на автомобільні перевезення, включаючи як внутрішні, так і міжрегіональні потоки. Оскільки автомобільний транспорт залишається найбільш гнучким видом транспорту для туристів, цей показник демонструє рівень транспортної доступності та можливість задоволення попиту на мобільність;

- відправлення пасажирів залізничним транспортом загального користування. Залізничний транспорт виступає стратегічним чинником туристичної логістики, особливо у великих регіональних центрах. Масовість перевезень, відносна дешевизна та висока пропускна спроможність залізниць забезпечують формування стійких туристичних потоків. Показник дозволяє оцінити масштабність використання залізничного транспорту як складової інтегрованої транспортної системи регіону.

Вибрані критерії дозволяють відобразити як кількісний, так і якісний вимір транспортно-логістичного забезпечення, поєднуючи показники попиту (пасажиропотоки) та пропозиції (транспортна інфраструктура і пропускна здатність). Вони формують узгоджену систему оцінювання доступності регіону для туристів і визначають передумови розвитку інших підсистем туристичної інфраструктури (готельно-ресторанної, культурно-дозвілєвої).

Авіаційні та водні перевезення не включено через обмежену просторову репрезентативність і фрагментарність регіональної статистики в умовах воєнного стану.

2. Рівень розвитку готельно-ресторанної інфраструктури X_2 . Вибір критеріїв для підблоку X_2 базується на необхідності комплексної оцінки стану готельно-ресторанної інфраструктури, яка виступає ключовою складовою туристичної привабливості регіону. Саме ця підсистема забезпечує умови для розміщення, харчування та комфортного перебування туристів, що безпосередньо впливає на рівень їх задоволеності, тривалість перебування та обсяги витрат. У зв'язку з цим до системи показників, що визначають X_2 , включено такі критерії:

- місткість колективних засобів розміщення (кількість ліжок-місць) – індикатор, що характеризує інфраструктурну спроможність регіону щодо прийому туристичних потоків. Збільшення кількості місць відображає розширення матеріально-технічної бази туризму та зростання потенціалу регіону щодо обслуговування більшої кількості відвідувачів та сприяє посиленню його конкурентних позицій на туристичному ринку.

- кількість фактично проведених ліжок-днів у колективних засобах розміщування – відображає інтенсивність використання наявного номерного фонду та реальний обсяг споживання послуг розміщування. Динаміка показника дає змогу визначати ступінь завантаження відповідної інфраструктури й виявляти сезонні зміни туристичного попиту;

- коефіцієнт використання місткості колективних засобів розміщення – характеризує ступінь фактичного завантаження наявних потужностей закладів розміщування. Вищі значення показника засвідчують інтенсивніше використання їх місткості та можуть свідчити про стійкіший попит на послуги проживання і більш узгоджене співвідношення попиту та пропозиції;

- чисельність активних суб'єктів господарювання, що здійснюють діяльність у сфері забезпечення стравами та напоями – характеризує масштаби функціонування ресторанного сегмента туристичної інфраструктури та його

спроможність забезпечувати потреби відвідувачів у послугах харчування і супутнього дозвілля. Розширення мережі закладів громадського харчування створює передумови для диверсифікації гастрономічної пропозиції та підвищення якості туристичного сервісу [160].

Обрані критерії дозволяють оцінити як кількісні, так і якісні параметри готельно-ресторанної інфраструктури. Вони поєднують показники ресурсного забезпечення, рівень попиту та ефективність використання наявних потужностей, що забезпечує цілісне уявлення про здатність регіону приймати та обслуговувати туристів.

3. Рівень культурно-дозвілєвого забезпечення території X_3 . Вибір критеріїв для підблоку X_3 ґрунтується на необхідності комплексної оцінки культурно-дозвілєвого потенціалу регіону, який виступає ключовим чинником формування туристичної привабливості території. Рівень розвитку культурної інфраструктури та організації дозвілля безпосередньо впливає на тривалість перебування туристів, інтенсивність повторних візитів і загальний рівень задоволеності подорожжю. У зв'язку з прийнятими умовами система показників, що характеризують X_3 , формується за такими критеріями:

- кількість суб'єктів господарювання, що здійснюють діяльність у сфері творчості, мистецтва та розваг – показник відображає розмаїття культурних послуг, доступних на території: театри, концертні організації, продюсерські та креативні агенції, культурні центри. Його зростання свідчить про розширення спектра можливостей для культурного дозвілля, підвищуючи туристичну привабливість регіону;

- кількість суб'єктів господарювання у сфері бібліотек, архівів, музеїв та інших закладів культури – демонструє рівень збереження та популяризації історико-культурної спадщини. Музеї та бібліотеки формують інформаційно-культурне середовище, а їх кількість і доступність є індикатором культурного потенціалу регіону, що створює можливості для освітнього та пізнавального туризму;

– кількість суб'єктів господарювання, здійснюючих діяльність у сфері спорту та організації відпочинку – критерій, відображаючий розвиток спортивної та рекреаційної інфраструктури: спортивні клуби, стадіони, басейни, парки атракціонів, розважальні комплекси. Їх функціонування забезпечує можливості для активного дозвілля і є важливим чинником формування комплексної туристичної пропозиції;

– рівень впорядкованості (архітектура, чистота, розвиненість культурного життя, зон відпочинку, громадського транспорту) – показник є інтегральним індикатором якості міського середовища [162]. Він охоплює не лише фізичний стан території (чистота, благоустрій, архітектурна естетика), але й функціональну зручність (зони дозвілля, транспортна доступність, організація культурного життя). Високий рівень впорядкованості стимулює туристів залишатися довше та формує позитивний імідж регіону.

Використання соціологічного індексу виправдане як проксі-оцінка якості середовища перебування туристів, яка не має повних статистичних аналогів у офіційній регіональній звітності.

Обрані критерії забезпечують багатовимірну оцінку культурно-дозвілєвого забезпечення території. Вони поєднують кількісні параметри розвитку культурної, спортивної та рекреаційної інфраструктури з якісними характеристиками міського середовища, що дозволяє сформувати інтегральне уявлення про культурний потенціал і комфортність території для туристів.

У такому випадку блок X , що входить до інтегрального показника TI , може бути представлений у вигляді зваженої адитивної згортки відповідних підблоків:

$$X_i = \sum_{j=1}^3 v_j X_{ij}, \sum_{j=1}^3 v_j = 1, v_j \geq 0, \quad (2.5)$$

де X_{ij} – нормоване значення j -го підблоку матеріально-ресурсного розвитку i -ї області; v_j – ваговий коефіцієнт відповідного підблоку.

Підблок X_1 , що характеризує стан транспортно-логістичного забезпечення, формується як зважена адитивна згортка відповідних показників:

$$X_{1i} = \sum_{m=1}^M a_{1m} x_{1mi}, \sum_{m=1}^M a_{1m} = 1, a_{1m} \geq 0, \quad (2.6)$$

де x_{1mi} – нормоване значення m -го показника транспортно-логістичного забезпечення; a_{1m} – ваговий коефіцієнт відповідного показника, M – кількість показників у складі підблоку X_1 .

До складу підблоку X_1 введені такі показники: x_{11} – пасажирообіг автомобільного транспорту, тис. пас. км; x_{12} – кількість перевезених пасажирів автомобільним транспортом (автобусами), тис. осіб; x_{13} – відправлення пасажирів залізничним транспортом загального користування, млн осіб.

Підблок X_2 , що характеризує рівень розвитку готельно-ресторанної інфраструктури. Зформовано аналогічно та включає такі показники: x_{21} – кількість місць (ліжок) у колективних засобах розміщення, одиниць; x_{22} – кількість фактично проведених ліжко-днів у колективних засобах розміщування, од.; x_{23} – коефіцієнт використання місткості колективних засобів розміщування; x_{24} – чисельність активних суб'єктів господарювання, що здійснюють діяльність у сфері забезпечення стравами та напоями, од.

Підблок X_3 відображає рівень культурно-дозвіллевого забезпечення території та є інтегральним показником, що поєднує кількісні та якісні характеристики розвитку культурної інфраструктури та організації дозвілля населення. До його складу входять такі показники: x_{31} – кількість суб'єктів господарювання (діяльність у сфері творчості, мистецтва та розваг), од.; x_{32} – кількість суб'єктів господарювання (бібліотеки, архіви, музеї та інші заклади культури), од.; x_{33} – кількість суб'єктів господарювання (діяльність у сфері спорту, організування відпочинку), од.; x_{34} – рівень впорядкованості (архітектура, чистота, розвиненість культурного життя, зон відпочинку, громадського транспорту) [160], оцінений на основі інтегрального індексу соціологічного опитування, проведеного лабораторією Rating Lab [162].

Соціально-еколого-економічний блок оцінки розглянуто за такою системою індикаторів, кожному з яких відповідає сукупність показників:

1. Рівень соціальної значущості Y_1 . Вибір системи показників для підблоку Y_1 зумовлений необхідністю відображення соціально-економічного впливу туристичної інфраструктури на розвиток регіону. Туризм виступає не лише економічним драйвером, але й чинником соціальної інтеграції, безпеки та емоційного добробуту населення. Тому до системи індикаторів включено критерії, які характеризують фінансовий внесок, зайнятість, безпековий аспект та якість соціального середовища:

- податки підприємств туристичної галузі – показник, що відображає економічний внесок туристичної інфраструктури до бюджетів різних рівнів. Розмір податкових надходжень свідчить про рівень легалізації бізнесу, масштаб його діяльності та фінансову стійкість підприємств. Зростання податкових платежів формує ресурсну базу для соціально значущих програм регіону, що підсилює соціальний ефект від розвитку туризму;

- кількість найманих працівників в еквіваленті повної зайнятості у суб'єктів господарювання за видами економічної діяльності (тимчасове розміщування й організація харчування; мистецтво, спорт, розваги та відпочинок) – показник демонструє роль туристичної галузі у створенні робочих місць, зниженні рівня безробіття та підвищенні рівня життя населення. Оскільки сфера туризму має мультиплікаційний ефект зайнятості (створює додаткові робочі місця у суміжних галузях), цей критерій відображає соціальну вагомість туристичної інфраструктури для регіональної економіки;

- рівень цивільної безпеки (безпека дітей, пішоходів, безпечність у темну пору доби, екологія) за результатами дослідницького проекту, розробленого лабораторією Rating Lab [162]. Соціальна привабливість туристичної території значною мірою залежить від відчуття безпеки місцевих мешканців і туристів. Високий рівень цивільної безпеки є умовою довгострокового розвитку туризму, оскільки він знижує соціальні ризики, підвищує якість життя та стимулює зростання туристичних потоків;

- рівень емоційного сприйняття населених пунктів (сила, краса, жвавість, цікавість, прогресивність та унікальність) за оцінюванням Rating Lab [162] –

проксі-показник суб'єктивної якості середовища. Відповідний індекс охоплює 22 показники у п'яти вимірах і валідований за результатами загальнонаціонального опитування ($n=8572$) [161]; для розрахунків використано регіональні дані моніторингу 2024 р. [162].

Критерії комплексно відображають соціальну складову розвитку туристичної інфраструктури. Вони охоплюють як матеріальний вимір (податкові надходження, робочі місця), так і нематеріальний (відчуття безпеки, емоційне сприйняття середовища), що дозволяє здійснити цілісну оцінку соціальної значущості галузі для населення та туристів.

До складу показників підблоку Y_1 включено, як офіційні статистичні індикатори (податкові надходження, зайнятість), так і рейтингові та опитувальні індекси (рівень цивільної безпеки, емоційне сприйняття території), які у дослідженні використовуються як проксі-показники якості соціального середовища та нематеріальних аспектів туристичної привабливості регіонів. Для забезпечення порівнянності всі показники незалежно від джерела походження приводяться до єдиної безрозмірної шкали шляхом нормування, а вплив можливих відмінностей у природі даних додатково контролюється в межах аналізу чутливості інтегрального показника, що підтверджує стійкість отриманих висновків.

2. Рівень екологічної стійкості Y_2 . Вибір системи показників для підблоку Y_2 базується на необхідності оцінки впливу туристичної інфраструктури на довкілля та ефективності природоохоронної політики у регіоні. Екологічна стійкість виступає ключовою умовою сталого розвитку туризму, оскільки якість природного середовища безпосередньо формує туристичну привабливість території. Для цього до системи оцінювання включено п'ять груп індикаторів, які відображають як стан природних ресурсів, так і рівень антропогенного навантаження та заходи щодо їх збереження [163].

– площа територій природно-заповідного фонду – показник, що характеризує природний потенціал регіону та масштаби територій, що перебувають під охороною. Розвиток туризму в межах природоохоронних

об'єктів має стратегічне значення для формування екологічно орієнтованих туристичних продуктів (екотуризм, зелений туризм). Чим більша площа заповідних територій, тим вищим є рівень біорізноманіття, рекреаційної привабливості та екологічної безпеки;

- викиди забруднюючих речовин в атмосферне повітря від стаціонарних джерел забруднення – показник відображає рівень антропогенного навантаження на атмосферу, що прямо впливає на якість середовища для туристів. Високий рівень викидів є негативним індикатором екологічної стійкості регіону, оскільки він знижує рекреаційну привабливість, створює ризики для здоров'я та формує негативний імідж території;

- скидання забруднених зворотних вод без очищення у поверхневі водні об'єкти – критерій характеризує ступінь забруднення водних ресурсів – ключового елемента природної рекреаційної бази. Високий рівень скидів без очищення знижує можливості розвитку водного туризму, погіршує санітарно-гігієнічні умови та шкодить біорізноманіттю. Зменшення цього показника є свідченням ефективності екологічної політики у сфері туризму.

- капітальні інвестиції на охорону навколишнього природного середовища, що є індикатором довгострокової стратегії збереження екологічної стабільності регіону. Збільшення капіталовкладень у будівництво та модернізацію очисних споруд, розвиток екологічної інфраструктури та рекультивацію земель свідчить про спрямованість регіону на сталий розвиток туризму [160];

- поточні витрати на охорону навколишнього природного середовища – показник операційної активності у сфері підтримання екологічної рівноваги. Інформаційну основу для розрахунку показників блоку Y_2 становлять офіційні дані про природно-заповідний фонд [164] та матеріали статистичного збірника «Довкілля України 2022» [165].

Обрані індикатори дозволяють охопити як ресурсний потенціал регіону (наявність природоохоронних територій), так і екологічні загрози (викиди, скиди), а також механізми їх нейтралізації (інвестиції та поточні витрати),

створюючи комплексне підґрунтя для оцінки екологічної стійкості туристичної діяльності та визначення пріоритетів її розвитку відповідно до принципів сталого туризму.

3. Рівень інвестиційної привабливості та результатів діяльності суб'єктів господарювання у туристичному секторі Y_3 . Вибір системи показників для підблоку Y_3 зумовлений необхідністю комплексної оцінки економічної ефективності функціонування підприємств туристичної інфраструктури та їх інвестиційної привабливості. Дана змінна є ключовим чинником формування конкурентоспроможності туристичного регіону, оскільки рівень доходів і прибутковості бізнесу визначає не лише фінансову стійкість підприємств, але і готовність інвесторів вкладати ресурси у розвиток інфраструктури та вдосконалення послуг. Для цього до системи оцінювання включено чотири групи індикаторів, що відображають інтенсивність інвестиційних процесів, масштаби економічної активності та фінансові результати діяльності.

- обсяг капітальних інвестицій – показник, який характеризує рівень довіри інвесторів до туристичної інфраструктури та її перспективність. Зростання інвестицій свідчить про позитивні очікування щодо прибутковості й стабільності бізнесу, а також формує передумови для модернізації матеріально-технічної бази, впровадження інновацій і підвищення якості послуг;

- обсяг реалізованої продукції (товарів, послуг) суб'єктів господарювання у сферах тимчасового розміщення, харчування, мистецтва, спорту, розваг та відпочинку – індикатор відображає фактичний попит на послуги туристичної інфраструктури та загальний рівень економічної активності. Його зростання є підтвердженням здатності регіону генерувати стабільні доходи від туризму та підтримувати сталі темпи розвитку ринку;

- прибуток до оподаткування підприємств-суб'єктів господарювання (тимчасове розміщення та харчування; мистецтво, спорт, розваги та відпочинок) – є інтегральним показником результативності управління та раціонального використання ресурсів. Збільшення прибутковості підвищує фінансову стійкість

підприємств, посилює їхню інвестиційну привабливість і стимулює розвиток суміжних галузей економіки;

– збиток до оподаткування підприємств-суб'єктів господарювання у туристичній інфраструктурі – наявність збитків свідчить про економічні ризики та проблеми ефективності діяльності. Зменшення цього показника відображає покращення управлінських рішень, підвищення конкурентоспроможності та стабілізацію фінансового стану галузі.

Обрані індикатори забезпечують цілісну оцінку рівня інвестиційної привабливості та фінансово-економічних результатів функціонування туристичної інфраструктури. Їх використання дозволяє не лише визначити наявні сильні й слабкі сторони розвитку, але і окреслити стратегічні напрями підвищення ефективності та конкурентоспроможності регіонального туристичного комплексу [166].

Рівень воєнно-безпекової стійкості Y_4 . Цей блок дозволяє комплексно оцінити ступінь воєнного навантаження на туристичну інфраструктуру та соціальне середовище регіону, кожен із параметрів відображає окремий вимір воєнного впливу на туристичну інфраструктуру регіону:

– руйнування доріг – показник, що характеризує ступінь пошкодження транспортної інфраструктури, що є базовою умовою територіальної доступності туристичних DESTINACIY. Порушення транспортних зв'язків ускладнює переміщення туристів, обмежує логістику туристичних маршрутів та знижує загальну привабливість регіону для туристичної діяльності. Збільшення даного показника розглядається як дестимулюючий чинник розвитку туристичної інфраструктури;

– безпека перебування туристів, що вимірюється через обсяги руйнування житлової площі. Показник відображає рівень безпеки та придатності житлового і готельного фонду для розміщення туристів у регіоні. Значні масштаби руйнування житлової забудови свідчать про підвищені безпекові ризики, зниження структурної цілісності середовища перебування та обмеження можливостей функціонування засобів розміщення. Зростання обсягів

зруйнованої житлової площі негативно впливає на рівень комфортності та безпеки перебування туристів, формує додаткове навантаження на збережені об'єкти розміщення й стримує відновлення туристичних потоків у регіоні. У межах оцінювання розвитку туристичної інфраструктури даний показник розглядається як дестимулюючий чинник;

– відстань до зон бойових дій – показник, який характеризує просторово-безпековий вимір розвитку туризму та визначає рівень ризиків для туристів і суб'єктів туристичної діяльності. Менша відстань до зон активних бойових дій або територій підвищеної воєнної загрози знижує туристичну привабливість регіону, стримує інвестиційну активність і ускладнює довгострокове планування туристичного розвитку. Водночас більша віддаленість від зон бойових дій підвищує рівень безпеки та створює передумови для часткового відновлення туристичної діяльності;

– чисельність внутрішньо переміщених осіб відображає демографічні наслідки війни та потенційне навантаження на житлово-комунальні, транспортні й соціальні послуги. Водночас абсолютна чисельність ВПО залежить від розміру регіону і може свідчити також про його приймальну спроможність, тому дестимулюючу інтерпретацію необхідно додатково обґрунтувати; методично коректнішим є відносний показник у розрахунку на 1000 жителів або на місткість відповідної інфраструктури.

Дані про руйнування доцільно звіряти з консолідованими оцінками KSE Institute [167], межі територій бойових дій фіксувати за офіційним переліком станом на визначену дату [168], а дані про внутрішнє переміщення – за відповідним раундом General Population Survey IOM [169]. Для відтворюваності відстані до зони бойових дій необхідно зазначити дату зрізу, географічну точку або межу області, від якої здійснено вимірювання, та використаний GIS-алгоритм.

Агрегування блоку Y, що входить до інтегрального показника TI, може бути представлено у вигляді зваженої адитивної згортки відповідних підблоків:

$$Y_i = \sum_{r=1}^4 q_r Y_{ir}, \sum_{r=1}^4 q_r = 1, q_r \geq 0, \quad (2.7)$$

де Y_{ir} – нормоване значення r -го підблоку соціально-еколого-економічного розвитку i -ї області; q_r – ваговий коефіцієнт відповідного підблоку.

Підблок Y_1 , що характеризує соціальну значущість регіону у контексті розвитку туристичної інфраструктури, формується як зважена адитивна згортка нормованих індикаторів, які відображають соціально-економічні та суспільні аспекти функціонування території:

$$Y_{1i} = \sum_{m=1}^M b_{1m} y_{1mi}, \sum_{m=1}^M b_{1m} = 1, b_{1m} \geq 0 \quad (2.8)$$

де y_{1mi} – нормоване значення m -го показника соціально-економічного впливу туристичної інфраструктури на розвиток області; b_{1m} – ваговий коефіцієнт відповідного показника, M – кількість показників у складі підблоку Y_1 .

До складу підблоку Y_1 входять такі показники: y_{11} – податки підприємств туристичної галузі, млн грн; y_{12} – кількість найманих працівників в еквіваленті повної зайнятості у суб'єктів господарювання за видами економічної діяльності (тимчасове розміщення та організація харчування; мистецтво, спорт, розваги, відпочинок), осіб; y_{13} – рівень цивільної безпеки (безпека дітей, пішоходів, безпечність в темну пору доби, екологія) за результатами опитування; y_{14} – рівень емоційного сприйняття населених пунктів (сила, краса, жвавість, цікавість, прогресивність, унікальність населених пунктів) за результатами опитувань.

Підблок Y_2 , що характеризує рівень екологічної стійкості, формується аналогічно та включає наступні показники: y_{21} – площа територій природно-заповідного фонду (природні та біосферні заповідники, національні природні парки, заказники, пам'ятки природи, ботанічні сади, дендрологічні та зоологічні парки, парки-пам'ятки садово-паркового мистецтва), га; y_{22} – викиди

забруднюючих речовин в атмосферне повітря від стаціонарних джерел забруднення, тис. т; y_{23} – скидання забруднених зворотних вод без очищення у поверхневі водні об'єкти, млн m^3 ; y_{24} – капітальні інвестиції на охорону навколишнього природного середовища, тис. грн; y_{25} – поточні витрати на охорону навколишнього природного середовища, тис. грн.

Підблок Y_3 описує рівень інвестиційної привабливості та результатів діяльності суб'єктів господарювання у туристичному секторі і складається з таких показників: y_{31} – обсяг капітальних інвестицій, тис. грн; y_{32} – обсяг реалізованої продукції (товарів, послуг) суб'єктів господарювання (тимчасове розміщення та харчування; мистецтво, спорт, розваги та відпочинок), тис. грн; y_{33} – прибуток до оподаткування підприємств-суб'єктів господарювання (тимчасове розміщення та харчування; мистецтво, спорт, розваги та відпочинок), тис. грн; y_{34} – збиток до оподаткування підприємств-суб'єктів господарювання (тимчасове розміщення та харчування; мистецтво, спорт, розваги та відпочинок), тис. грн. [160].

Вибір системи показників для підблоку Y_4 зумовлений необхідністю врахування впливу воєнного чинника, як системного екзогенного обмеження розвитку туристичної інфраструктури регіонів України. В умовах повномасштабної війни соціально-економічна стійкість територій визначається не лише результатами господарської діяльності, екологічними параметрами та інвестиційною активністю, але і безпековими умовами функціонування, масштабами інфраструктурних руйнувань та глибокими демографічними зрушеннями, спричиненими воєнними діями. Саме сукупність цих факторів формує реальні можливості функціонування туристичної інфраструктури, визначає просторову доступність регіонів і окреслює перспективи збереження та відновлення туристичного потенціалу.

Спираючись на викладене, у межах соціально-еколого-економічного блоку оцінки доцільно виокремити підблок Y_4 , який відображає рівень воєнно-безпекової стійкості області та характеризує ступінь воєнного навантаження на туристичну інфраструктуру і соціальне середовище. Запропонований підблок

дає змогу кількісно оцінити асиметричний вплив війни на регіони України та забезпечує можливість порівняльного аналізу їх спроможності до функціонування, адаптації та відновлення туристичної діяльності в умовах тривалих безпекових ризиків.

Таким чином, підблок Y_4 – воєнно-безпекова стійкість складається з: y_{41} – руйнування доріг, км; y_{42} – руйнування житлової площі, млн кв.м; y_{43} – відстань до зон бойових дій, км; y_{44} – чисельність внутрішньо переміщених осіб, тис. осіб.

У цьому дослідженні інтегральний індекс розвитку туристичної інфраструктури ТІ має розширену інфраструктурно-контекстну природу. Він характеризує не лише наявність та масштаб матеріальних об'єктів туристичної інфраструктури, а також і умови їх функціонування, рівень використання, економічну життєздатність, екологічну та безпекову стійкість, цифрову готовність і безбар'єрність інфраструктурного середовища. Відповідно, економічні показники, включені до підблоків Y_1 і Y_3 , використовуються як характеристики функціональної спроможності та відтворення туристичної інфраструктури, а не як самостійна підсумкова оцінка соціально-економічної результативності туристичної сфери. Остання є предметом окремого оцінювання і викладена в розділі 4 за допомогою індексу SEPI.

За відсутності стабільних регіональних статистичних рядів, що безпосередньо вимірюють цифрову та інноваційну трансформацію саме туристичної інфраструктури, у підблоках Z_1 – Z_2 використано інституційно-економічні проксі-індикатори. Вони відображають цифрову та інноваційну спроможність території як середовища, у якому функціонує туристична інфраструктура з визначенням можливості впровадження цифрових сервісів і інноваційних рішень у туризмі. Надалі проводимо операціоналізацію показників підблоку Z_1 із зазначенням джерел формування та шкал вимірювання.

Інноваційно-інклюзивний блок (Z) оцінки розглядається за наступною системою індикаторів, кожному із яких відповідає сукупність задіяних показників:

1. Рівень цифровізації та інформаційного забезпечення Z_1 . Вибір системи показників для підблоку Z_1 базується на необхідності оцінки інноваційного потенціалу регіонів та здатності туристичної інфраструктури до цифрової трансформації. У сучасних умовах конкурентоспроможність територій визначається не лише наявністю матеріально-технічної бази, а також і рівнем впровадження інформаційно-комунікаційних технологій, що забезпечують доступність послуг, ефективність управління та інклюзивність туристичних сервісів. Для оцінки цифровізації туристичної інфраструктури виділено чотири ключові групи індикаторів:

- індекс цифрової трансформації – відображає комплексний рівень цифрової зрілості регіону, враховуючи ступінь впровадження електронних послуг, автоматизацію управлінських процесів, наявність цифрових платформ і механізмів онлайн-взаємодії з населенням та туристами. Високий рівень цифрової трансформації забезпечує системні цифрові сервіси у туристичній сфері – від електронних реєстрів культурних об'єктів до мобільних додатків із віртуальними турами. Таким чином, цей показник формує технологічну та інституційну основу для розвитку «цифрового туризму» як інноваційної туристичної інфраструктури;

- розвиток поширення інтернету – наявність сучасного, стабільного та доступного інтернет-зв'язку є базовою умовою для комфортного перебування туристів і забезпечення цифрової інтеграції послуг. Високоякісне покриття, відкриті Wi-Fi-зони у місцях масового відвідування (музеї, туристичні маршрути, транспортні вузли) сприяють розвитку онлайн-бронювання, навігаційних сервісів, мобільних застосунків і AR та VR-екскурсій. Забезпеченість території інтернетом безпосередньо впливає на доступність туристичної інформації та визначає інтеграцію регіону у глобальний туристичний простір;

- інституційна спроможність – показник, який оцінює ефективність організаційних структур і стратегій цифрової трансформації. Він включає наявність профільних структур, програм інформатизації, партнерств із

цифровими спільнотами та ІТ-кластерами. Високий рівень інституційної спроможності забезпечує сталість цифрових реформ, ефективне використання інвестицій і інтеграцію інновацій у туристичну інфраструктуру. Таким чином, інституційна спроможність виступає управлінським фундаментом для технологічних інновацій;

– «візитівка області» – складова офіційного Індексу цифрової трансформації регіонів, що характеризує цифрову репрезентацію області. Для визначення всіх складових підблоку Z_1 використано дані звіту Міністерства цифрової трансформації України за 2024 р. [170].

Поєднання наявних критеріїв дозволяє комплексно оцінити рівень цифровізації та інформаційного забезпечення туристичної інфраструктури. Вони охоплюють як технологічний аспект (індекс цифрової трансформації та інтернет-покриття), так і інституційно-організаційний (інституційна спроможність, цифрова візитівка), що забезпечує можливість вимірювання інноваційного потенціалу регіону та визначення пріоритетів розвитку цифрового туризму.

2. Рівень інноваційного потенціалу туристичної інфраструктури Z_2 . Вибір системи показників для підблоку Z_2 базується на необхідності оцінки здатності регіону впроваджувати та інтегрувати інноваційні рішення у розвиток туристичної інфраструктури. Незважаючи на обмеження статистичних даних щодо окремої сфери туризму, використання агрегованих показників інноваційної активності за всіма галузями є методологічно виправданим, оскільки туристична інфраструктура функціонує у взаємозв'язку з економічним і технологічним середовищем регіону. У підблоці Z_2 інноваційна активність регіональної економіки інтерпретується як технологічно-організаційна база для прояви та дифузії інновацій у сервісних секторах, зокрема в туризмі (цифрові рішення, smart-сервіси, нові бізнес-моделі). Для комплексної оцінки рівня інноваційного потенціалу обрано чотири ключові групи індикаторів:

– питома вага обсягу реалізованої інноваційної продукції у загальному обсязі реалізованої продукції регіону, як характеризуючий рівень комерціалізації інновацій та їх проникнення у регіональну економіку. Висока питома вага

інноваційної продукції свідчить про активне впровадження нових технологій зі створенням продуктів із доданою вартістю, що стимулює розвиток інноваційних сервісів у туристичній сфері, наприклад, smart-готелі, мобільні додатки, електронні квитки тощо;

– показник інноваційних витрат – відображає інтенсивність інвестицій у нововведення та формує потенційну базу для модернізації інфраструктури, включаючи туристичну. Зростання витрат на інновації свідчить про готовність бізнесу та регіональної влади впроваджувати сучасні технології з одночасним підвищенням якості туристичних послуг;

– чисельність підприємств, що здійснюють інноваційну діяльність, характеризує ступінь поширення інноваційних процесів у регіональній економіці та спроможність бізнес-середовища до впровадження нововведень. Зростання кількості таких підприємств посилює міжгалузеві зв'язки й створює передумови для трансферу технологій і нових рішень із промисловості, сфери послуг та ІТ у туристичну сферу, сприяючи модернізації сервісів та інфраструктурного забезпечення туризму;

– кількість елементів інноваційної інфраструктури – виражається показником наявних технологічних парків, бізнес-інкубаторів, інноваційних кластерів, акселераторів, хабів, стартап-шкіл та центрів трансферу технологій. Інституційна інноваційна інфраструктура створює організаційно-управлінську основу для підтримки інноваційного розвитку, що дозволяє туристичному сектору бути як прямим, так і опосередкованим бенефіціаром інноваційних процесів. Наведені індикатори відображають загальний інноваційний потенціал регіональної економіки, що формує передумови розвитку туристичних сервісів. Для їх визначення використано регіональні дані Державної служби статистики України про інноваційну діяльність підприємств [171] та відомості про складові інноваційної екосистеми регіонів [172].

3. Рівень просторової доступності та безбар'єрності об'єктів туристичної інфраструктури, Z_3 . Вибір системи показників-індикаторів для підблоку Z_3 зумовлений необхідністю оцінки доступності туристичної інфраструктури для

всіх категорій населення та забезпечення інклюзивності послуг. Інноваційність сучасного розвитку туристичної інфраструктури тісно пов'язана з її безбар'єрністю, оскільки доступність фізичного середовища формує ключові умови якості туристичного досвіду і конкурентоспроможності регіонів. Показники Z_3 характеризують безбар'єрність ключових просторів і транспортних вузлів дестинації, що визначають фактичну доступність туристичних атракцій і сервісів для маломобільних груп та впливають на конкурентоспроможність інклюзивного туризму. Для комплексної оцінки безбар'єрності задіяно шість основних груп індикаторів:

- доступність об'єктів благоустрою для різних груп відвідувачів – відображає ступінь пристосованості площ, парків, скверів, ботанічних і дендрологічних садів до потреб користувачів із різним рівнем мобільності. Належне облаштування таких просторів створює передумови для розвитку соціально орієнтованого туризму та свідчить про впровадження інклюзивних рішень у формуванні комфортного публічного середовища;

- доступність зупинок громадського транспорту – характеризує можливість безперешкодного користування елементами транспортної мережі та їх пристосованість до потреб різних категорій пасажирів. Вищий рівень доступності покращує транспортне обслуговування туристичних потоків і сприяє формуванню безбар'єрних маршрутів пересування;

- доступність центральних вулиць для маломобільних груп населення – характеризує пристосованість пішохідного простору центральних частин населених пунктів до безпечного та комфортного пересування. Значення показника відображає ступінь урахування принципів інклюзивності під час організації міського середовища та туристичних маршрутів;

- доступність автовокзалів і станцій – характеризує ступінь пристосованості транспортних об'єктів до потреб осіб з інвалідністю та інших маломобільних груп. Належний рівень доступності таких об'єктів сприяє безпечному й комфортному переміщенню відвідувачів та зменшує фізичні перешкоди під час користування транспортною інфраструктурою. – рівень

безбар'єрності залізничних вокзалів та станцій – залізничний транспорт є стратегічною складовою міжрегіональної туристичної взаємодії. Безбар'єрність вокзалів забезпечує рівність доступу до туристичних потоків і підвищує загальний рівень комфортності та конкурентоспроможності регіону;

– частка засобів розміщення, що відповідають визначеним ознакам фізичної доступності, – індикатор безбар'єрності безпосередньо туристичної інфраструктури. Його операціоналізація має відповідати офіційному чек-листу доступності і не підмінюватися неперевіраним твердженням про наявність сертифіката відповідності ISO 21902 [78].

Наведені вище індикатори дозволяють комплексно оцінити рівень безбар'єрності туристичної інфраструктури, охоплюючи просторово-функціональні, транспортні та нормативно-правові аспекти. Вони забезпечують можливість вимірювання як кількісних параметрів доступності, так і якості управління та інтеграції міжнародних стандартів, що є ключовими умовами інклюзивного і сучасного розвитку туристичних регіонів.

Агрегування блоку Z , що входить до інтегрального показника TI , може бути представлено у вигляді зваженої адитивної згортки відповідних підблоків:

$$Z_i = \sum_{s=1}^3 p_s Z_{is}, \sum_{s=1}^3 p_s = 1, p_s \geq 0, \quad (2.9)$$

де Z_{is} – нормоване значення s -го підблоку інноваційно-інклюзивного розвитку туристичної інфраструктури i -ї області; p_s – ваговий коефіцієнт відповідного підблоку.

Підблок Z_1 , що характеризує рівень розвитку цифровізації та інформаційного забезпечення, формується як зважена адитивна згортка нормованих індикаторів:

$$Z_{1i} = \sum_{m=1}^M c_{1m} Z_{1mi}, \sum_{m=1}^M c_{1m} = 1, c_{1m} \geq 0, \quad (2.10)$$

де Z_{1mi} – нормоване значення m -го показника, характеризуючого рівень цифровізації та інституційно-управлінські аспекти розвитку i -ї області; c_{1m} –

ваговий коефіцієнт відповідного показника, M – кількість показників у складі підблоку Z_1 .

До складу підблоку Z_1 входять такі показники:

z_{11} – індекс цифрової трансформації регіону, балів, інтегральний показник, розрахований Міністерством цифрової трансформації України, що характеризує рівень цифрової трансформації регіону за сукупністю показників розвитку цифрової інфраструктури, публічних електронних послуг, цифрової освіти, інституційної спроможності та галузевої цифровізації. Значення індексу перебуває в межах від 0 до 1 бала; його зростання свідчить про підвищення цифрової зрілості регіону та формування сприятливих передумов для впровадження інноваційних туристичних сервісів;

z_{12} – індекс розвитку інтернету, балів, складова Індексу цифрової трансформації регіонів, розрахована Міністерством цифрової трансформації України. Показник характеризує рівень облаштування відкритих Wi-Fi-зон у закладах соціальної інфраструктури регіону. Його значення перебуває в межах від 0 до 1 бала; зростання свідчить про підвищення доступності цифрової інфраструктури, необхідної для використання населенням і туристами електронних сервісів, навігаційних платформ та інших smart-рішень;

z_{13} – індекс «Інституційна спроможність», балів, складова Індексу цифрової трансформації регіонів, розрахована Міністерством цифрової трансформації України. Показник характеризує наявність організаційних і стратегічних передумов цифрової трансформації регіону, зокрема відповідного напрямку в стратегії регіонального розвитку, регіональної програми інформатизації, структурного підрозділу з цифрової трансформації, допоміжних організацій та цифрових громад. Значення субіндексу перебуває в межах від 0 до 1 бала; його зростання свідчить про підвищення інституційної готовності регіону до реалізації цифрових проєктів, зокрема у туристичній сфері;

z_{14} – індекс «Візитівка області», балів, складова Індексу цифрової трансформації регіонів, розрахована Міністерством цифрової трансформації України. Показник характеризує рівень цифрової репрезентації області та

формується за результатами оцінювання офіційного вебсайту обласної військової (державної) адміністрації, розвитку адресного реєстру й регіональної інфраструктури підтримки підприємництва «Дія.Бізнес». Значення субіндексу перебуває в межах від 0 до 1 бала; його зростання свідчить про розширення цифрової представленості регіону та формування сприятливих інформаційних передумов для розвитку підприємницьких і туристичних сервісів.

Таким чином, Z_1 інтегрує як технологічний вимір цифровізації (інтернет-покриття, цифрові сервіси), так і інституційно-управлінський компонент, що забезпечує стійкість та масштабованість цифрових трансформацій у розвитку туристичної інфраструктури регіонів України.

Підблок Z_2 описує рівень інноваційного потенціалу і формується аналогічно, включаючи такі показники: z_{21} – обсяг реалізованої інноваційної продукції у % до загального обсягу реалізованої продукції (товарів, послуг) підприємств відповідного регіону, %; z_{22} – витрати на інновації, тис. грн; z_{23} – кількість інноваційно активних підприємств, од.; z_{24} – кількість елементів інноваційної інфраструктури, од.

Підблок Z_3 описує рівень безбар'єрності об'єктів фізичного оточення туристичної інфраструктури [160]. До його складу входять: z_{31} – частка безбар'єрних об'єктів благоустрою, %; z_{32} – частка безбар'єрних зупинок громадського транспорту, %; z_{33} – частка безбар'єрних центральних вулиць, %; z_{34} – частка безбар'єрних автовокзалів та станцій, %; z_{35} – частка безбар'єрних залізничних вокзалів та станцій, %. Показники z_{31} – z_{35} формуються за результатами офіційного моніторингу безбар'єрності 2024 р. [173]. Показник z_{36} – частка опитаних засобів розміщення, що мають номери, обладнані для осіб з інвалідністю, визначена за результатами опитування ДАРТ [174].

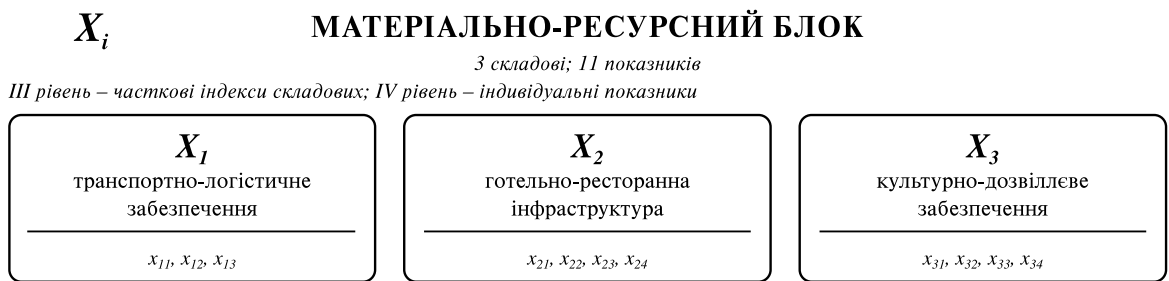
Запропоновану автором ієрархічну систему показників оцінювання розвитку регіональної туристичної інфраструктури наведено на рис. 2.2 у вигляді ієрархічного дерева.

I РІВЕНЬ

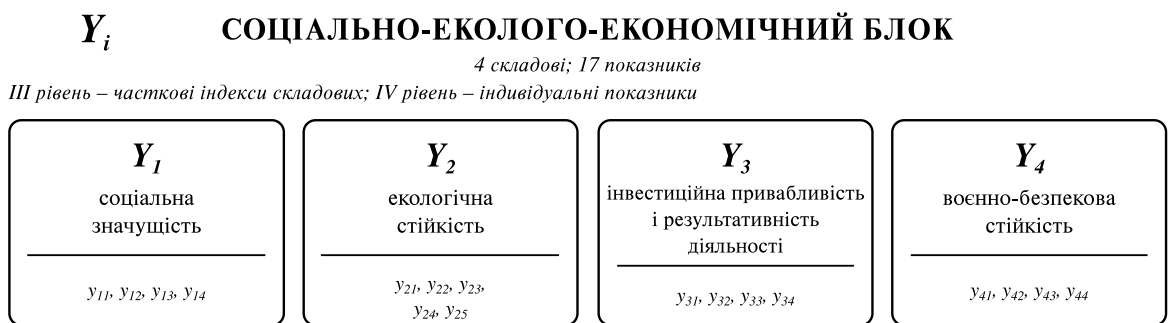
TI_i

комплексний індекс оцінювання рівня розвитку
регіональної туристичної інфраструктури i -ї області

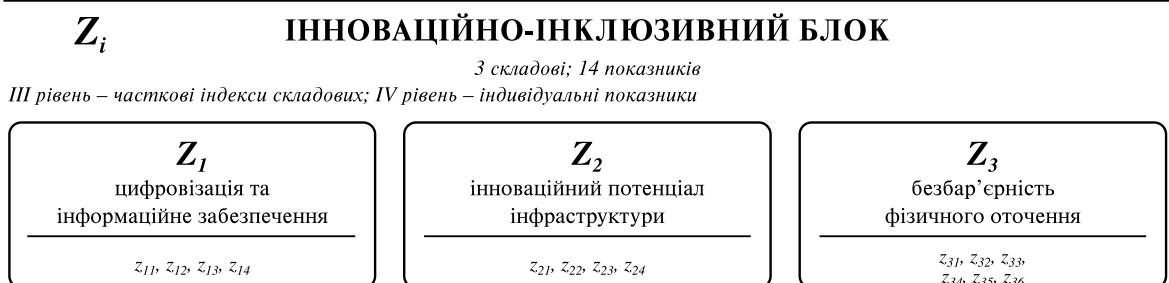
II РІВЕНЬ – інтегральний показник блока



II РІВЕНЬ – інтегральний показник блока



II РІВЕНЬ – інтегральний показник блока



УМОВНІ ПОЗНАЧЕННЯ

TI_i – комплексний індекс оцінювання рівня розвитку регіональної туристичної інфраструктури i -ї області;

X_i, Y_i, Z_i – інтегральні показники відповідних блоків для i -ї області;

X_j, Y_j, Z_j – часткові індекси j -ї складової відповідного блока;

x_{jk}, y_{jk}, z_{jk} – нормовані значення k -го індивідуального показника j -ї складової;

Кількість показників: матеріально-ресурсний блок – 11; соціально-еколого-економічний блок – 17; інноваційно-інклюзивний блок – 14. Загалом – 42.

Рисунок 2.2 – Ієрархічне дерево показників при визначенні комплексного індексу оцінювання стану розвитку регіональної туристичної інфраструктури
Джерело: сформовано автором

Слід зазначити, що частина використаних показників має непрямий характер щодо безпосереднього вимірювання туристичних потоків або результатів туристичної діяльності. У межах дослідження такі індикатори трактуються як інфраструктурні проксі-показники, що відображають рівень сервісної щільності, мобільності та функціональної спроможності території для забезпечення туристичної діяльності. Використання проксі-індикаторів є методологічно виправданим з огляду на обмежену доступність та фрагментарність прямих туристичних статистичних даних на регіональному рівні, особливо в умовах воєнного стану.

Таким чином, сформована ієрархічна структура показників передбачає послідовне агрегування нормованих індикаторів у межах підблоків, з подальшим формуванням інтегральних оцінок за блоками X, Y, Z та їх узагальненням у інтегральний показник розвитку туристичної інфраструктури на засадах зважування. Процедура нормування показників, правила агрегування та інтерпретація інтервальної шкали інтегральної оцінки розглядаються у наступному підрозділі.

2.3 Просторова типологізація регіонів України за рівнем розвитку туристичної інфраструктури

Сучасний стан туристичної інфраструктури в Україні характеризується значною регіональною асиметрією, що зумовлена як історичними особливостями формування рекреаційних ресурсів, так і нерівномірністю соціально-економічного розвитку територій. У низці областей спостерігається високий рівень забезпеченості об'єктами туристичної інфраструктури, тоді як інші відзначаються критичним дефіцитом транспортної доступності, сервісних послуг та інформаційного забезпечення. Така нерівномірність вимагає системного кількісного аналізу, який дозволяє не лише виявити сильні й слабкі сторони регіонів, а й розробити цільові напрями державної політики у сфері розвитку туризму.

Важливим методологічним завданням у процесі оцінки є побудова інтегрального показника розвитку регіональної туристичної інфраструктури, що забезпечує можливість зіставлення областей за комплексом характеристик та їх подальшого інтервального групування за значеннями інтегрального індексу. Оскільки вхідні дані мають різну природу, одиниці виміру та діапазон коливань, то для подальшого їх використання проводимо їх попередню стандартизацію.

При визначенні інтегрального стандартизованого показника необхідним етапом є нормування всіх його складових, оскільки вони мають різну розмірність, масштаби та напрям впливу на підсумковий індекс. Застосовано min–max нормування, яке поширене у практиці побудови композитних індексів [1]; [175]. Суть методу полягає у визначенні серед усіх значень статистичних даних мінімального $x_{\min}$ та максимального $x_{\max}$ значення, після чого здійснюється нормування за формулою:

$$\bar{x}_i = \frac{x_i - x_{\min}}{x_{\max} - x_{\min}}, i=1, \dots, n, \quad (2.11)$$

де n – обсяг статистичних даних (величина вибірки) або число точок часового ряду, при цьому: $\bar{x}_i = 0$, коли $x_i = x_{\min}$; $\bar{x}_i = 1$, коли $x_i = x_{\max}$.

Очевидно, що таке нормування застосовується для показників-стимуляторів, тобто тих, зростання яких сприяє підвищенню інтегрального індексу (наприклад, кількість місць розміщення туристів, частка об'єктів із сучасними цифровими сервісами тощо).

При збільшенні показника, що знижує інтегральну оцінку (показники-дестимулятори, наприклад, рівень зношеності туристичної інфраструктури чи викиди забруднюючих речовин у зонах рекреації), застосовується наступна формула нормування:

$$\bar{x}_i = \frac{x_{\max} - x_i}{x_{\max} - x_{\min}}, i=1, \dots, n, \quad (2.12)$$

де $\bar{x}_i = 0$, коли $x_i = x_{\max}$; $\bar{x}_i = 1$, коли $x_i = x_{\min}$.

Min–max нормування має низку обмежень: його результати залежать від складу вибірки та крайніх значень, а зміна $x_{\min}$ або $x_{\max}$ потребує перерахунку всіх нормованих оцінок. Крім того, метод відображає відносне положення областей у конкретному структурному зрізі, але не відстань до нормативно визначеної цілі. Пропущені значення імпутовано середнім значенням відповідного індикатора, при частці пропусків не більше 5% за кожним показником. Вплив способу оброблення пропущених значень не охоплюється сценаріями зміни ваг, тому для підтвердження стійкості результатів необхідно провести окремий тест – щонайменше порівняти базові розрахунки з результатами медіанної імпутації або аналізу лише повних спостережень [154].

Таким чином, нормалізація виступає базовим інструментом інтегральної оцінки, проте потребує адаптації до особливостей досліджуваної сфери, з урахуванням як емпіричних статистичних даних, так і стратегічних орієнтирів розвитку. Незважаючи на окреслені недоліки, використання стандартного методу нормування в даному дослідженні є цілком виправданим. Це обумовлено тим, що мета дослідження полягає не у визначенні абсолютних чи нормативно встановлених параметрів, а у виявленні порівняльного рівня розвитку туристичної інфраструктури регіонів. На сучасному етапі ще відсутні чіткі нормативи та граничні значення для більшості індикаторів, що робить доцільним застосування методики, побудованої на емпіричних даних, тоді обраний підхід дає змогу:

- забезпечити зіставність результатів для регіонів із різними соціально-економічними та природно-географічними умовами;
- уніфікувати показники різної природи та масштабу, що створює підґрунтя для їх інтеграції в єдину систему оцінювання;
- сформувати відтворювану основу для майбутнього динамічного аналізу за умови появи зіставних часових рядів;
- сформувати базу для подальшого вдосконалення методики, зокрема шляхом поступового запровадження цільових нормативів.

Застосування min–max нормування забезпечує прозоре приведення показників до єдиної шкали та зіставність областей у межах фіксованої розрахункової сукупності, але не гарантує «об’єктивності» результату незалежно від складу вибірки.

Наступний етап дослідження передбачає типологічне інтервальне групування областей за отриманими інтегральними показниками. Такий підхід дає змогу виділити області з близькими рівнями розвитку та ідентифікувати диспропорції між ними. Практична значущість інтервального групування полягає у можливості:

- формувати типологію областей залежно від рівня розвитку туристичної інфраструктури;
- визначати стратегічні пріоритети для кожної групи областей з урахуванням їх ресурсного потенціалу та інституційних обмежень;
- розробляти диференційовані управлінські рішення, спрямовані на підвищення ефективності використання туристичного потенціалу;
- обґрунтовувати механізми державної та регіональної політики у сфері туризму на основі об’єктивних статистично підтверджених закономірностей.

Повноцінний динамічний аналіз просторових зрушень потребує порівнюваних часових рядів, однорідних за методикою обліку та просторовим охопленням. Через обмежену доступність регіональної статистики після 2022 р. у роботі сформовано не динамічний ряд, а порівняльний структурний зріз за останніми доступними даними 2020-2024 рр. Його результати відображають відносне положення областей у сформованій інформаційній базі, але не стан на єдину календарну дату.

Типологізація шляхом інтервального групування виступатиме інструментом поглибленого розуміння просторових відмінностей розвитку туристичної інфраструктури та створюватиме аналітичну основу для формування адресних управлінських стратегій.

Для оцінювання рівня розвитку туристичної інфраструктури використано інтегральний підхід, що ґрунтується на ієрархічному агрегуванні нормованих показників. Остаточний індекс визначається за формулою:

$$TI_i = \frac{X_i + Y_i + Z_i}{3}. \quad (2.13)$$

У приведеній моделі застосовані рівні локальної ваги на кожному рівні ієрархії: для блоків, підблоків у межах блоку та показників у межах підблоку. Це не означає рівності глобальних ваг усіх первинних показників: їхній внесок у ТІ залежить від кількості підблоків і показників у відповідних гілках ієрархії, як показано у формулах (2.3)–(2.4). Рівні локальних ваг обрано через відсутність достатніх підстав для апріорного пріоритизування компонентів одного рівня. Стійкість отриманого рішення до зміни вихідних припущень оцінюється за результатами сценарного аналізу [1]; [176].

Факторний аналіз розглядався як можливий допоміжний інструмент емпіричної перевірки структури індикаторів, однак не був включений до основної процедури їх групування. Це пояснюється тим, що систему показників сформовано на основі теоретично обґрунтованої ієрархічної моделі з чітким змістовим поділом на матеріально-ресурсний, соціально-еколого-економічний та інноваційно-інклюзивний блоки. Крім того, обмежена кількість територіальних одиниць порівняно з числом індикаторів не забезпечує достатніх передумов для одержання стійкої факторної структури.

Метою дослідження є не виявлення латентних факторів, а здійснення порівняльного оцінювання рівня розвитку регіональної туристичної інфраструктури та формування типології регіонів для обґрунтування напрямів державної регіональної політики. Надійність отриманих результатів перевіряється шляхом аналізу чутливості інтегрального показника до зміни вагових коефіцієнтів і стійкості сформованого ранжування регіонів, що відповідає сучасним методичним підходам до побудови композитних індикаторів регіонального розвитку [177].

У межах роботи передбачається розрахунок інтегральної оцінки розвитку туристичної інфраструктури за трьома блоками показників: матеріально-ресурсними; соціально-економічними та екологічними; інноваційно-інклюзивними.

Для змістової інтерпретації одержаних результатів застосовано інтервальну шкалу, відповідно до якої області України розподіляються за чотирма рівнями розвитку регіональної туристичної інфраструктури: дуже низьким, низьким, середнім і високим, ширина одного інтервалу визначається за формулою:

$$l = \frac{TI_{max} - TI_{min}}{r}, \quad (2.14)$$

де l – розмір інтервалу; TI_{max} – максимальне значення інтегральної оцінки; TI_{min} – мінімальне значення інтегральної оцінки; r – кількість груп (у даному випадку $r = 4$).

За отриманих граничних значень $TI_{min}=0,33$ і $TI_{max}=0,71$ величина інтервалу становить:

$$l = \frac{0,71 - 0,33}{4} = 0,095 \approx 0,1.$$

У таблиці 2.1 подано інтервальну шкалу інтегральної оцінки; напрям стимуляторів і дестимуляторів уже враховано під час нормування.

Запропонована методика забезпечує інтегральне просторове порівняння областей України та створює підґрунтя для типологічного групування. Її використання для динамічного аналізу можливе лише після формування зіставних часових рядів.

Розглянута методика оцінки розвитку регіональної туристичної інфраструктури має інтегральний характер і забезпечує системний взаємозв'язок між темпами економічного зростання, рівнем соціальної орієнтованості туристичних послуг, інноваційністю управлінських рішень та екологічною складовою.

Таблиця 2.1 – Шкала інтегральної оцінки розвитку регіональної туристичної інфраструктури

Інтервал значень інтегрального показника	Числові межі інтервалу	Рівень розвитку регіональної туристичної інфраструктури
$TI_{\min} \leq TI_i < TI_{\min} + 1$	$0,330 \leq TI_i < 0,425$	дуже низький
$TI_{\min} + 1 \leq TI_i < TI_{\min} + 2$	$0,425 \leq TI_i < 0,52$	низький
$TI_{\min} + 2 \leq TI_i < TI_{\min} + 3$	$0,520 \leq TI_i < 0,615$	середній
$TI_{\min} + 3 \leq TI_i \leq TI_{\max}$	$0,615 \leq TI_i \leq 0,710$	високий

Джерело: сформовано автором

Ліва межа кожного інтервалу включається до нього, а права, крім останнього інтервалу, не включається. Такий підхід забезпечує однозначне віднесення кожної області до відповідної групи та виключає перетин установлених інтервалів.

Поділ показників на стимулятори та дестимулятори враховано на етапі нормування первинних даних. Унаслідок цього всі нормовані показники набувають єдиного напрямку інтерпретації: збільшення їх значення відповідає поліпшенню умов розвитку туристичної інфраструктури. Тому окреме відображення в інтервальній шкалі підсистем позитивних і негативних показників є недоцільним.

Запропонована методика забезпечує інтегральне просторове порівняння областей України та створює підґрунтя для типологічного групування і формування диференційованих управлінських рішень.

Запропонований підхід до визначення рівня розвитку регіональної туристичної інфраструктури передбачає комплексне охоплення її матеріально-ресурсної бази, соціально-еколого-економічного середовища, а також параметрів інноваційності, цифрової трансформації та інклюзивності. Система відібраних індикаторів дає змогу ідентифікувати структурні диспропорції, окреслювати напрями першочергового управлінського впливу та обґрунтовувати стратегічні орієнтири інноваційної трансформації туристичної інфраструктури регіонів в умовах економічних змін.

Інтегральні оцінки, отримані за запропонованою методикою, дають змогу здійснити порівняльний аналіз рівня розвитку туристичної інфраструктури

областей України. Узагальнені результати оцінювання за окремими блоками показників наведено в Додатках В, Г та Д, а підсумкові значення загального інтегрального показника – у Додатку Е.

Інформаційну основу оцінювання сформовано за даними Державної служби статистики України, Національної туристичної організації України та інших офіційних і аналітичних джерел. Водночас інформаційне забезпечення дослідження характеризується певними обмеженнями: у відкритому доступі переважають статистичні дані за 2020-2021 рр., доповнені окремими показниками за 2022-2024 рр. Це пов'язано з тим, що після початку повномасштабної збройної агресії росії проти України у лютому 2022 р. регулярне оприлюднення частини регіональної статистичної інформації було обмежено або призупинено. У процесі формування груп областей за рівнем розвитку туристичної інфраструктури особливу увагу приділено забезпеченню максимально можливої зіставності статистичної бази, єдності методичних підходів і відповідності використаних даних фактичним умовам функціонування територій. Для забезпечення зіставності результатів статистичні показники міста Києва агреговано з відповідними показниками Київської області, оскільки в межах дослідження об'єктом аналізу виступають адміністративні області України. Як свідчать результати розрахунків, наведені в Додатку Е, для Луганської області інтегральний показник розвитку туристичної інфраструктури становить 0,15, однак це значення має лише довідковий характер. Тимчасова окупація переважної частини території, масштабні руйнування матеріально-технічної бази та обмеженість репрезентативної статистики не дають змоги забезпечити належну повноту, зіставність і достовірність даних та повноцінно характеризувати сучасний стан туристичної інфраструктури області.

У зв'язку з відміченим, Луганську область не враховано під час визначення мінімального і максимального значень інтегрального показника, установлення меж інтервалів та формування просторово-типологічних груп за рівнем розвитку туристичної інфраструктури. Саме тому мінімальне значення інтегрального показника в типологізованій сукупності становить ($TI_{\min}=0,33$), а не 0,15.

Автономну Республіку Крим не включено до кількісного оцінювання через відсутність повних, зіставних і офіційно верифікованих даних після 2014 р. Для Луганської області виконано довідковий розрахунок ТІ, який не використано для встановлення інтервальних меж і просторової типологізації, але збережено для подальшого умовно-сценарного апробування інтегральних інструментів визначення трансформаційної пріоритетності.

Для узагальнення результатів інтегрального оцінювання здійснено просторову типологізацію областей України за моделлю «ядро – внутрішня напівпериферія – зовнішня напівпериферія – периферія», що доповнює кількісне ранжування, визначає їхнє положення в національному туристичному просторі та обґрунтовує диференційовані напрями регіональної політики. Результати групування, наведені в табл. 2.2, що покладено в основу просторово-типологічної моделі розвитку туристичної інфраструктури регіонів України (рис. 2.3). Вона відображає ієрархічну організацію регіонального туристичного простору, механізми переходу областей до вищих типологічних груп і відповідні пріоритети регіональної політики.

Таблиця 2.2 – Групування областей України за інтегральним рівнем розвитку туристичної інфраструктури

Інтервал інтегрального показника	Рівень розвитку	Група	Просторовий тип	Області
$0,615 \leq T_i \leq 0,71$	високий	1	ядро	Львівська
$0,520 \leq T_i < 0,615$	середній	2	внутрішня напівпериферія	Дніпропетровська, Київська, Одеська, Харківська
$0,425 \leq T_i < 0,52$	низький	3	зовнішня напівпериферія	Івано-Франківська, Волинська, Закарпатська, Хмельницька
$0,330 \leq T_i < 0,425$	дуже низький	4	периферія	Вінницька, Рівненська, Полтавська, Тернопільська, Чернівецька, Запорізька, Чернігівська, Житомирська, Сумська, Черкаська, Миколаївська, Кіровоградська, Донецька, Херсонська

Примітка: групування здійснено за неокругленими значеннями інтегрального показника. Луганську область не включено до типологізації через недостатню репрезентативність вихідних даних; Автономна Республіка Крим не входила до розрахункової сукупності.

Джерело: сформовано автором

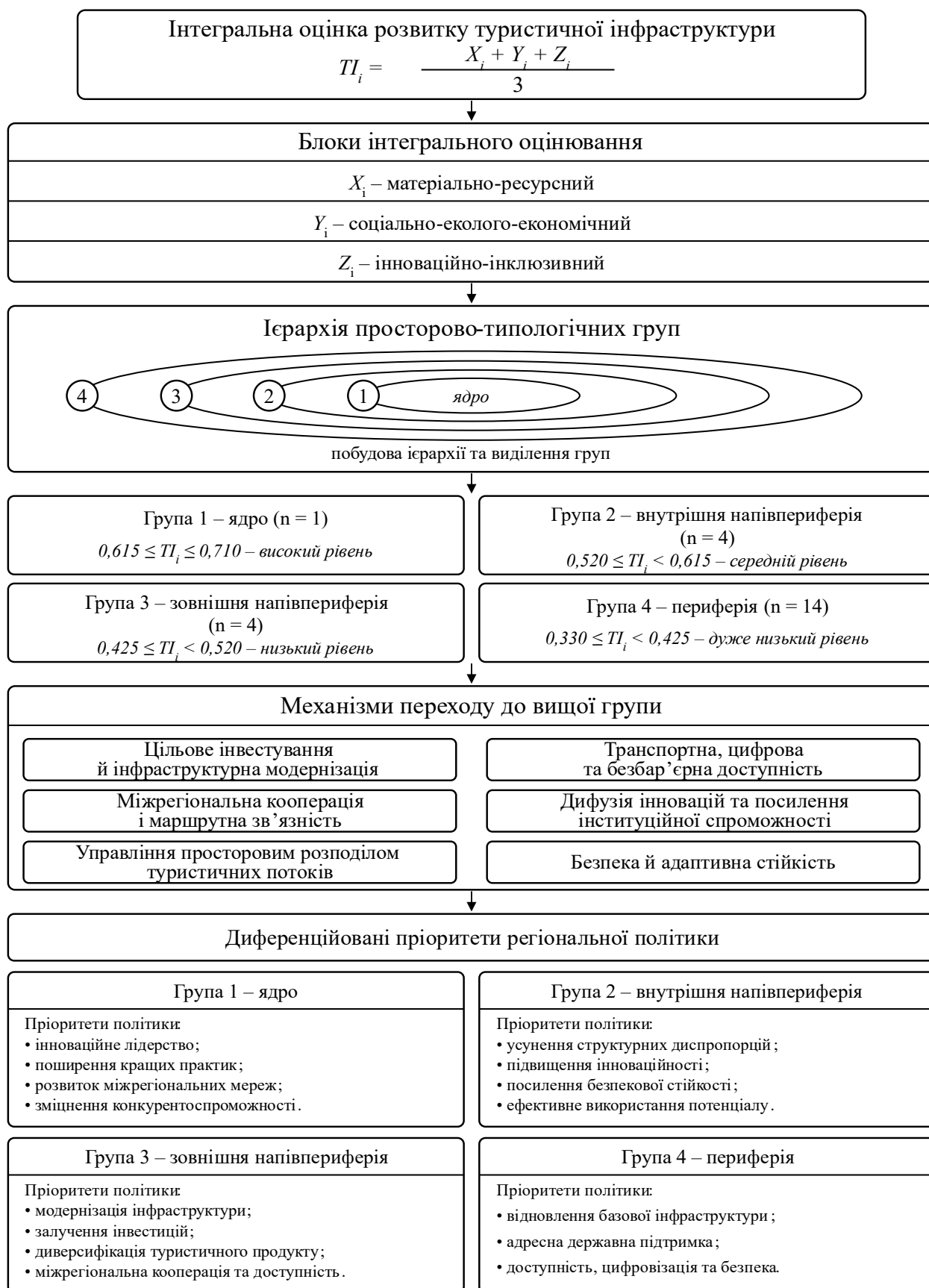


Рисунок 2.3 – Просторово-типологічна модель областей України за інтегральним рівнем розвитку туристичної інфраструктури

Джерело: сформовано автором

Модель засвідчує виражену просторову асиметрію розвитку туристичної інфраструктури: її найвищий рівень досягається за умови збалансованого поєднання матеріально-ресурсної, соціально-еколого-економічної та інноваційно-інклюзивної складових, тоді як нижчі позиції зумовлені накопиченням структурних, інвестиційних, транспортних, цифрових і безпекових обмежень. Водночас належність області до певної групи не є сталою, оскільки може змінюватися внаслідок інфраструктурної модернізації, міжрегіональної кооперації, дифузії інновацій і посилення інституційної спроможності.

Отже, запропонована типологізація є основою для диференціації державної та регіональної політики. Для областей із вищим рівнем розвитку пріоритетними є поширення успішних практик і зміцнення конкурентоспроможності, для напівпериферійних – усунення структурних диспропорцій та активізація інноваційно-інвестиційних процесів, а для периферійних – подолання базових інфраструктурних обмежень, підвищення доступності й безпеки туристичного середовища. Це дає змогу перейти від уніфікованого управління до адресного добору інструментів відповідно до потенціалу та проблем кожної типологічної групи.

Водночас належність області до певної групи характеризує не її туристичну привабливість загалом, а відносний рівень комплексного розвитку туристичної інфраструктури за прийнятою системою показників. Тому значний природно-рекреаційний або культурно-історичний потенціал не обов'язково забезпечує високе значення інтегрального показника за недостатнього розвитку інших складових.

Окремої уваги потребують результати Донецької та Херсонської областей. На відміну від Луганської області, доступний масив даних щодо цих регіонів дав змогу сформулювати мінімально необхідну інформаційну основу для розрахунку. Водночас отримані значення слід інтерпретувати з урахуванням тимчасової окупації частини територій, бойових дій, масштабних руйнувань та обмеженої можливості актуалізації статистичних показників.

Отримані результати засвідчують, що 18 із 23 включених до типологізації областей належать до зовнішньої напівпериферії та периферії. Це підтверджує наявність значних міжрегіональних диспропорцій і необхідність реалізації диференційованої регіональної політики, спрямованої на модернізацію туристичної інфраструктури, підвищення стійкості регіональних туристичних систем та створення передумов для поступового переходу областей до вищих типологічних груп.

Представлена модель підтверджує наявність суттєвої просторової нерівномірності розвитку туристичної інфраструктури в Україні. Ядро системи формує Львівська область; Дніпропетровська, Київська, Одеська та Харківська області утворюють внутрішню напівпериферію. Більшість областей зосереджена у зовнішній напівпериферії та периферії, що свідчить про значні резерви розвитку туристичної інфраструктури та необхідність диференційованої регіональної політики.

Він охоплює один клас методичної невизначеності – вагові коефіцієнти – і не замінює перевірок складу показників, способів заповнення пропущених даних, правил нормування чи меж інтервалів [1; 176].

У межах дослідження чутливість інтегрального індексу перевіряється шляхом варіювання питомих ваг блоків при незмінності: системи індикаторів (X_1 – X_3 , Y_1 – Y_4 , Z_1 – Z_3); правил нормування (стимулятори або дестимулятори); вибірки регіонів та способу обчислення підіндексів.

Нехай для кожної області (i) сформовано вектор нормованих підіндексів:

$$I_i = (X_{1i}, X_{2i}, X_{3i}, Y_{1i}, Y_{2i}, Y_{3i}, Y_{4i}, Z_{1i}, Z_{2i}, Z_{3i}). \quad (2.15)$$

Тоді інтегральний показник за довільного набору ваг (w) визначається як лінійна згортка:

$$TI_i(w) = \sum_{j=1}^{10} w_j \cdot I_{ij}, \quad w_j \geq 0, \sum_{j=1}^{10} w_j = 1. \quad (2.16)$$

Ваги задаються на рівні блоків:

$$w_X + w_Y + w_Z = 1, \quad (2.17)$$

де всередині блоків зберігається рівноваговість:

$$w_{x_k} = \frac{w_x}{3} (k = 1, 2, 3), w_{y_l} = \frac{w_y}{4} (l = 1, \dots, 4), w_{z_m} = \frac{w_z}{3} (m = 1, 2, 3). \quad (2.18)$$

Базовий сценарій: $w_X = w_Y = w_Z = \frac{1}{3}$.

Сценарії «фокусу» реалізовано як відносне збільшення ваги одного блоку на 20% порівняно з базовим значенням ($\frac{1}{3}$): його вага становить 0,40, а ваги двох інших блоків – по 0,30:

- акцент на X (w_X, w_Y, w_Z) = (0,40; 0,30; 0,30);
- акцент на Y (0,30; 0,40; 0,30);
- акцент на Z (0,30; 0,30; 0,40).

Такий зсув є авторським сценарним припущенням: рекомендації OECD, JRC обґрунтовують необхідність аналізу невизначеності та чутливості, але не встановлюють універсальної нормативної межі саме 20% [1]; [176].

Таблиця 2.3 – Сценарії варіювання ваг блоків для аналізу чутливості інтегрального показника розвитку туристичної інфраструктури

Елемент	S ₀ базовий	S ₁ фокус на X	S ₂ фокус на Y	S ₃ фокус на Z
X ₁	0,111	0,133	0,100	0,100
X ₂	0,111	0,133	0,100	0,100
X ₃	0,111	0,133	0,100	0,100
Y ₁	0,083	0,075	0,100	0,075
Y ₂	0,083	0,075	0,100	0,075
Y ₃	0,083	0,075	0,100	0,075
Y ₄	0,083	0,075	0,100	0,075
Z ₁	0,111	0,100	0,100	0,133
Z ₂	0,111	0,100	0,100	0,133
Z ₃	0,111	0,100	0,100	0,133

Джерело: сформовано автором

Особливістю сценарію S₂ є те, що збільшення ваги блоку Y до 0,40 за наявності чотирьох індикаторів у його структурі призводить до вирівнювання ваг

усіх індикаторів моделі до рівня 0,10. Таким чином, сценарій S_2 фактично відображає альтернативний підхід рівновагового зважування всіх індикаторів та використовується для перевірки стійкості результатів до зміни принципу агрегування.

Для області i та сценарію s розраховується:

$$\Delta TI_i(s) = TI_i(s) - TI_i(S_0), \quad (2.19)$$

Середнє абсолютне відхилення від базового сценарію:

$$\overline{|\Delta TI|(s)} = \frac{1}{N} \sum_{i=1}^N |TI_i(s) - TI_i(S_0)|. \quad (2.20)$$

$$MAX_{TI}(s) = \max_i |TI_i(s) - TI_i(S_0)|. \quad (2.21)$$

Стійкість ранжування – нехай $R_i(s)$ – ранг області i у сценарії S (1–max), тоді:

$$\Delta R_i(s) = R_i(s) - R_i(S_0). \quad (2.22)$$

Для оцінки граничної нестабільності ранжування регіонів використано показник максимального зсуву рангу, який відображає найбільшу зміну позиції окремого регіону при переході від базового сценарію до альтернативного та дозволяє виявити локальні ефекти чутливості інтегральної оцінки:

$$MAXr(s) = \max_{i=1, \dots, N} |R_i(s) - R_i(S_0)|. \quad (2.23)$$

Для оцінки стабільності ранжування регіонів за різних сценаріїв варіювання ваг використано показник середнього абсолютного відхилення рангів:

$$MAD_R(s) = \frac{1}{N} \sum_{i=1}^N |R_i(s) - R_i(S_0)|, \quad (2.24)$$

де $R_i(S_0)$ – ранг регіону i у базовому сценарії, $R_i(s)$ – ранг у сценарії s , N – кількість регіонів. Значення $MAD_R(s)$ відображає середню величину зміни позиції регіонів у рейтингу та дозволяє кількісно оцінити стійкість результатів.

Для перевірки узгодженості ранжувань використано коефіцієнти Спірмена та Кендалла. Ранги визначаються за неокругленими значеннями ТІ; за наявності зв'язків використовуються середні ранги.

Коефіцієнт Спірмена обчислюється як коефіцієнт кореляції Пірсона між двома векторами рангів [178]:

$$\rho_S(s) = 1 - \frac{6 \sum_{i=1}^N d_i^2}{N(N^2-1)}, d_i = R_i(s) - R_i(S_0). \quad (2.25)$$

Коефіцієнт Кендалла – за наявності зв'язок обчислюється у варіанті $\tau(b)$ [179]:

$$\tau(b) = \frac{n_c - n_d}{\frac{N(N-1)}{2}}, \quad (2.26)$$

де n_c – кількість узгоджених пар, n_d – кількість неузгоджених пар ранжування; N – кількість об'єктів.

Для оцінювання стійкості абсолютних значень інтегрального показника, а не лише порядку ранжування регіонів, у роботі застосовано підхід варіаційного аналізу у множині методологічно припустимих сценаріїв ваг було задано множину сценаріїв ваг:

$$S = \{S_0, S_1, S_2, S_3\}, \quad (2.27)$$

де S_0 – базовий сценарій з рівноваговими вагами блоків X, Y, Z ; S_1, S_2, S_3 – альтернативні сценарії з помірним акцентом відповідно на блоки X, Y та Z . Усі сценарії є методологічно допустимими, тобто не порушують структуру індикаторів і правил нормування.

Для кожного регіону i обчислюється середнє значення інтегрального показника у множині сценаріїв:

$$\overline{TI_i} = \frac{1}{|S|} \sum_{s \in S} TI_i(s), \quad (2.28)$$

де $TI_i(s)$ – значення інтегрального показника розвитку туристичної інфраструктури для регіону i у сценарії s ; $|S|$ – кількість сценаріїв у множині S (у даному випадку $|S|=4$; $\overline{TI_i}$ – середнє сценарне.

Для вимірювання абсолютної варіації значень інтегрального показника у межах множини сценаріїв розраховується стандартне відхилення:

$$\sigma_i = \sqrt{\frac{1}{|S|} \sum_{s \in S} (TI_i(s) - \overline{TI_i})^2}, \quad (2.29)$$

де σ_i – стандартне відхилення інтегрального показника i -го регіону в межах множини сценаріїв; $TI_i(s)$ – значення інтегрального показника i -го регіону за s -го сценарію; $\overline{TI_i}$ – середнє значення інтегрального показника i -го регіону за всіма сценаріями; S – множина сценаріїв; $|S|$ – кількість сценаріїв.

Оскільки абсолютна величина стандартного відхилення залежить від рівня самого показника, для коректного міжрегіонального порівняння використовується коефіцієнт варіації:

$$CV_i = \frac{\sigma_i}{\overline{TI_i}}. \quad (2.30)$$

Для ідентифікації граничної чутливості додатково розраховується максимальний діапазон коливань:

$$\Delta_i^{max} = \max_{s \in S} TI_i(s) - \min_{s \in S} TI_i(s), \quad (2.31)$$

де Δ_i^{max} характеризує максимальний діапазон зміни інтегральної оцінки регіону в межах заданої множини сценаріїв.

Таблиця 2.4 – Діагностика чутливості інтегрального показника розвитку туристичної інфраструктури порівняно з базовим сценарієм S_0

Сценарій	Коефіцієнт Спірмена	Коефіцієнт Кендалла	MAD_R	MAX_r	$\overline{ \Delta TI }(s)$	MAX_{TI}
S_0 базовий	1,000	1,000	0,000	0,0	0,000	0,000
S_1 фокус на X	0,998	0,935	0,652	2,5	0,014	0,025
S_2 фокус на Y	0,988	0,940	0,609	3,5	0,01	0,018
S_3 фокус на Z	0,991	0,995	0,522	3,0	0,007	0,014

Джерело: розраховано автором

У всіх альтернативних сценаріях зберігається високий рівень узгодженості ранжування областей із базовим сценарієм: коефіцієнт рангової кореляції Спірмена перебуває в межах 0,988-0,998, а коефіцієнт Кендалла $\tau_{(b)}$ – у межах 0,935-0,995. Середнє абсолютне відхилення рангів не перевищує 0,652 позиції, що свідчить про незначний масштаб змін у взаємному розташуванні регіонів. Максимальний абсолютний зсув середнього рангу становить 3,53 позиції. Дробове значення цього показника зумовлено використанням середніх рангів за наявності однакових інтегральних оцінок, спричинених округленням вихідних даних.

Середній коефіцієнт рангової кореляції Спірмена між базовим і трьома альтернативними сценаріями становить 0,992. Отримане значення засвідчує, що помірне варіювання ваг блоків не спричиняє істотної зміни загального порядку розташування областей у рейтингу, хоча для окремих регіонів із близькими інтегральними оцінками можливі локальні зміни рангових позицій.

Оскільки інтерпретація інтегральних оцінок здійснюється за інтервальною шкалою з рівними інтервалами, для кожного сценарію s величину класифікаційного інтервалу визначено за формулою:

$$l(s) = \frac{TI_{max}(s) - TI_{min}(s)}{r}, r = 4, \quad (2.32)$$

де $TI_{max}(s)$ та $TI_{min}(s)$ – відповідно максимальне і мінімальне значення інтегрального показника у сценарії s ; r – кількість рівнів розвитку.

Розраховане значення $l(s)$ використано для встановлення меж чотирьох класифікаційних інтервалів у кожному сценарії. Однак одночасна зміна ваг і меж інтервалів поєднує два ефекти – зміну оцінок і зміну класифікаційної шкали. Тому стійкість розподілу регіонів за типологічними групами доцільно оцінювати у двох варіантах: за фіксованими межами базового сценарію та за межами, перерахованими для кожного сценарію. Результати стійкості значень індексу розвитку туристичної інфраструктури за сценаріями S_0 – S_3 наведені у Додатку Ж.

Таблиця 2.5 – Параметри інтервальної шкали за сценаріями аналізу чутливості

Сценарій	$l(s)$	$TI_{\min}(s)$	$TI_{\max}(s)$
S_0 базовий	0,096	0,33	0,71
S_1 фокус на X	0,099	0,315	0,71
S_2 фокус на Y	0,096	0,329	0,714
S_3 фокус на Z	0,094	0,328	0,704

Джерело: розраховано автором

Порівняння групової належності областей показало, що всі зафіксовані переходи відбуваються виключно між суміжними групами. Це означає, що зміна вагових коефіцієнтів не спричиняє різких переміщень регіонів між протилежними рівнями розвитку туристичної інфраструктури.

Для областей, наведених у табл. 2.6, інтегральні оцінки розташовані поблизу меж класифікаційних інтервалів. Тому сукупний вплив зміни ваг блоків і відповідного коригування меж інтервалів спричиняє їх переміщення до суміжної групи. Зокрема, Рівненська область у сценарії S_1 переходить із зовнішньої напівпериферії до периферії; Вінницька область у сценаріях S_2 і S_3 – із периферії до зовнішньої напівпериферії; Харківська область у сценарії S_2 – із внутрішньої до зовнішньої напівпериферії; Дніпропетровська область у сценарії S_3 – із внутрішньої напівпериферії до ядра.

Таблиця 2.6 – Переходи областей між суміжними групами за результатами сценарного аналізу чутливості

Сценарій	Область	Група S_0	Група S_i
S_1 – пріоритет матеріально-ресурсного блоку X	Рівненська	3	4
S_1 – пріоритет матеріально-ресурсного блоку X	Вінницька	4	3
S_2 – пріоритет соціально-еколого-економічного блоку Y	Харківська	2	3
S_2 – пріоритет соціально-еколого-економічного блоку Y	Вінницька	4	3
S_3 – пріоритет інноваційно-інклюзивного блоку Z	Дніпропетровська	2	1
S_3 – пріоритет інноваційно-інклюзивного блоку Z	Рівненська	3	4
S_3 – пріоритет інноваційно-інклюзивного блоку Z	Вінницька	4	3

Джерело: сформовано автором

Загалом, зміна групової належності, хоча б в одному альтернативному сценарії, спостерігається лише для чотирьох із 23 досліджуваних областей. Відповідно, 19 областей, або 82,6% вибірки, зберігають базову групову належність у всіх сценаріях. Це дає підстави стверджувати, що встановлена просторова конфігурація типології регіонів загалом є стійкою, а зафіксовані зміни мають локальний прикордонний характер.

Проведений сценарний аналіз підтвердив достатньо високу стійкість інтегрального показника до помірної зміни ваг блоків X, Y та Z за незмінних системи індикаторів, правил нормування та внутрішньої структури блоків. Середнє абсолютне відхилення інтегральних оцінок від базового сценарію не перевищує 0,014, а максимальне відхилення для окремої області – 0,025. Отже, варіювання ваг впливає переважно на регіони з близькими значеннями показника, не змінюючи загальної картини просторової диференціації розвитку туристичної інфраструктури.

Результати варіаційного аналізу, наведені в Додатку Ж, також підтверджують відносно низьку чутливість інтегральних оцінок. Найменші значення коефіцієнта варіації зафіксовано для Львівської, Запорізької та Миколаївської областей, що свідчить про високу стійкість їхніх оцінок до зміни сценарію агрегування. Найбільшу чутливість демонструють Чернівецька, Тернопільська та Сумська області. Водночас максимальне значення коефіцієнта

варіації становить близько 3,95%, тобто не перевищує 5%. Отже, основні висновки щодо міжрегіональної диференціації та просторової типології не залежать критично від прийнятого розподілу ваг і можуть вважатися методологічно стійкими в межах дослідженої множини сценаріїв.

Для просторової інтерпретації отриманих результатів на рис. 2.4–2.6 візуалізовано міжрегіональну диференціацію за матеріально-ресурсним, соціально-еколого-економічним та інноваційно-інклюзивним блоками. Це дає змогу виявити територіальні відмінності за кожною складовою та визначити їхній вплив на підсумкові позиції областей. На рис. 2.7 узагальнено просторовий розподіл інтегральної оцінки розвитку туристичної інфраструктури регіонів України.

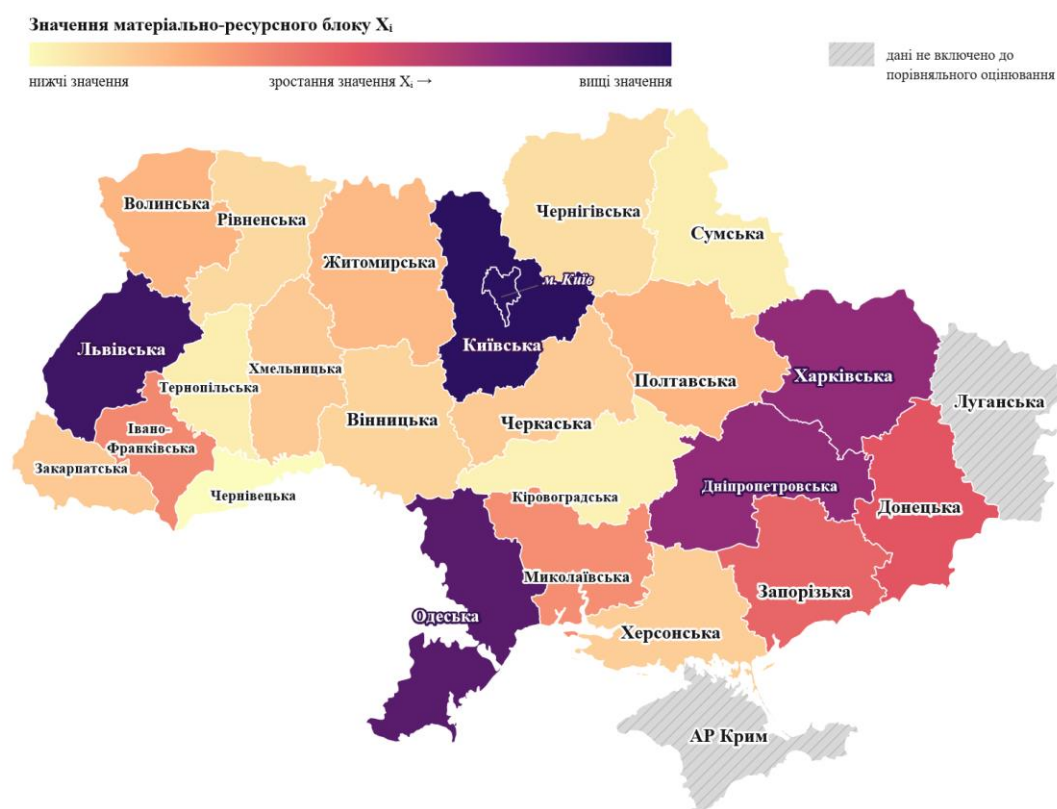


Рисунок 2.4 – Просторова диференціація рівня розвитку туристичної інфраструктури регіонів України за матеріально-ресурсним блоком

Джерело: побудовано автором; картографічна основа – @svg-maps/ukraine, створена на основі карти MapSVG за ліцензією CC BY 4.0 [180]

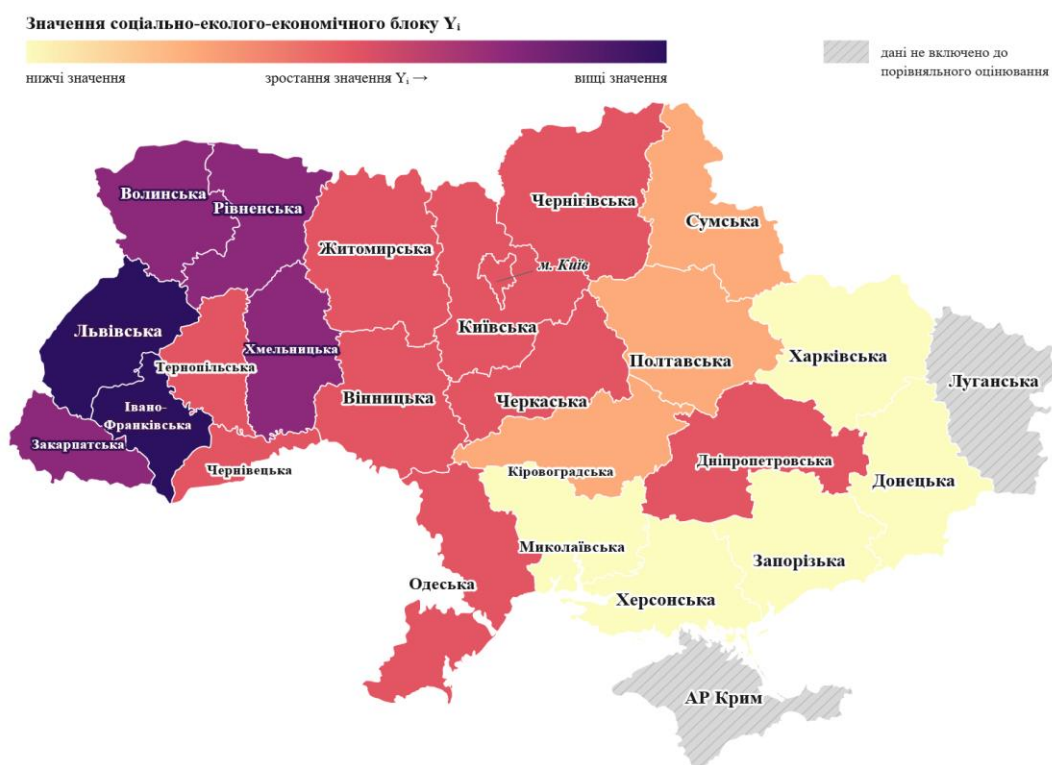


Рисунок 2.5 – Просторова диференціація рівня розвитку туристичної інфраструктури регіонів України за соціально-еколого-економічним блоком

Джерело: побудовано автором; картографічна основа – @svg-maps/ukraine, створена на основі карти MapSVG за ліцензією CC BY 4.0 [180]

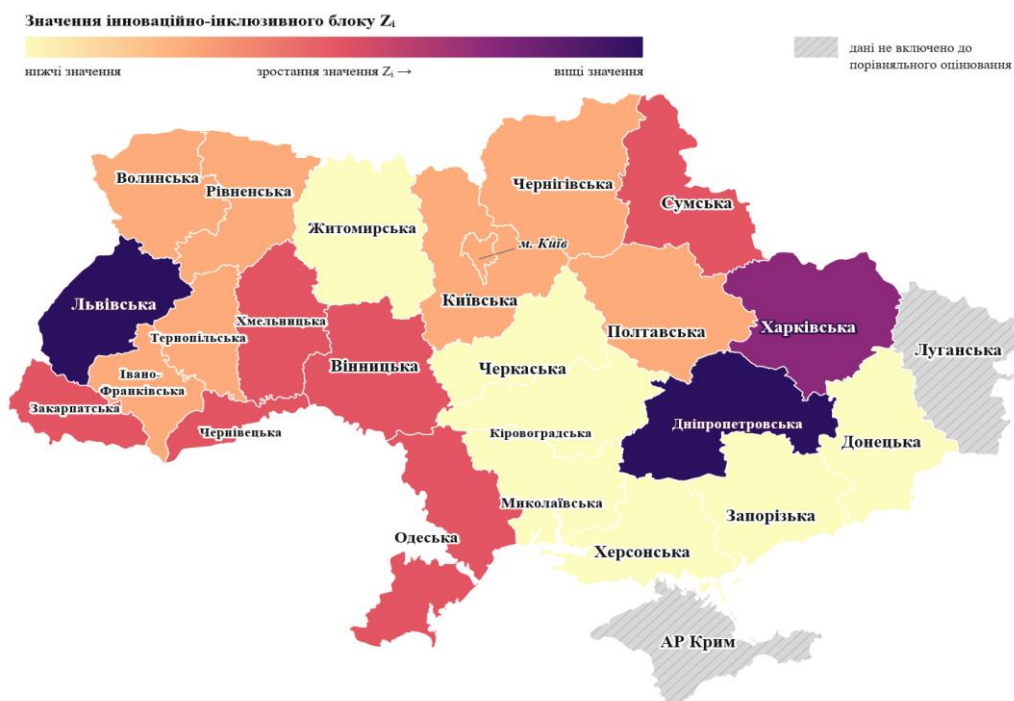


Рисунок 2.6 – Просторова диференціація рівня розвитку туристичної інфраструктури регіонів України за інноваційно-інклюзивним блоком

Джерело: побудовано автором; картографічна основа – @svg-maps/ukraine, створена на основі карти MapSVG за ліцензією CC BY 4.0 [180]

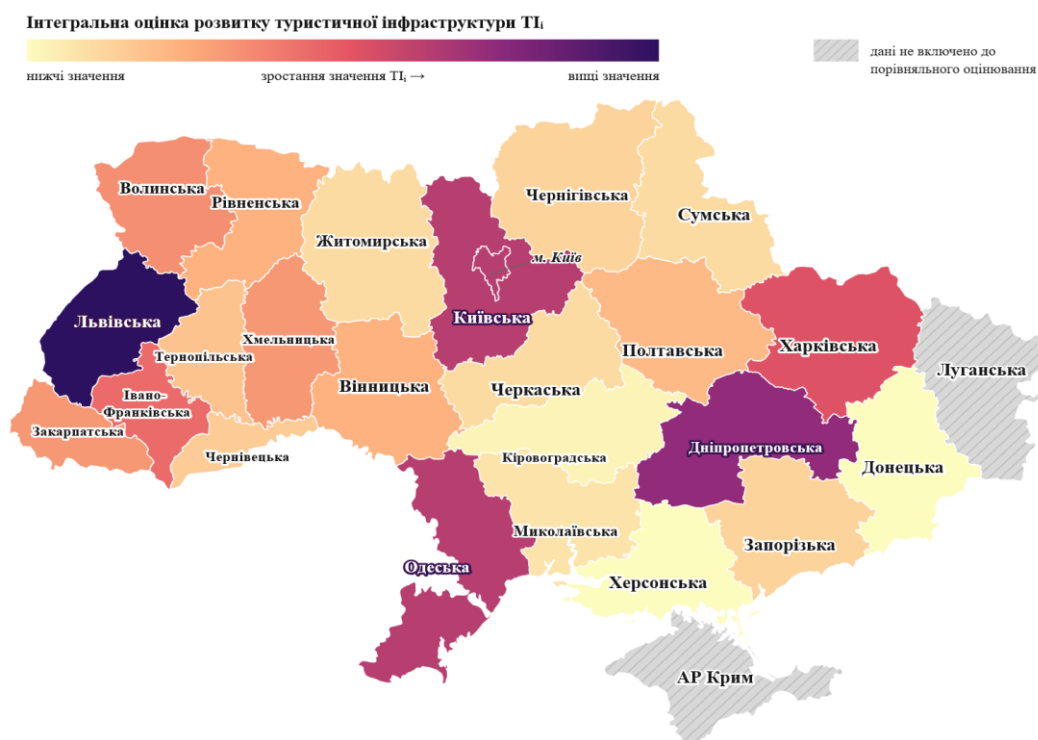


Рисунок 2.7 – Просторова диференціація інтегральної оцінки розвитку туристичної інфраструктури регіонів України

Джерело: побудовано автором; картографічна основа – @svg-maps/ukraine, створена на основі карти MapSVG за ліцензією CC BY 4.0 [180]

Запропонований науково-методичний підхід до інтегрального оцінювання та групування областей України дає змогу:

- зіставляти регіони за рівнем сформованості туристичної інфраструктури на основі сукупного врахування матеріально-ресурсної, соціально-еколого-економічної та інноваційно-інклюзивної складових;
- визначати позицію кожної області у загальнонаціональному рейтингу та відносити її до відповідної типологічної групи – ядра, внутрішньої напівпериферії, зовнішньої напівпериферії або периферії;
- виявляти просторові диспропорції та відмінності у структурі розвитку регіональної туристичної інфраструктури;
- ідентифікувати сильні й проблемні складові інфраструктурного розвитку окремих областей на основі зіставлення часткових та інтегральних оцінок;
- визначати регіони, для яких характерні найбільш суттєві матеріально-ресурсні, соціально-еколого-економічні або інноваційно-інклюзивні обмеження;

- формувати аналітичне підґрунтя для диференціації пріоритетів державної та регіональної політики у сфері розвитку туристичної інфраструктури;
- обґрунтовувати напрями інфраструктурної модернізації, цифровізації, підвищення інклюзивності та сталого відновлення туристичних територій відповідно до їхнього рівня й структурного профілю розвитку.

Висновки до розділу 2

1. Сформовано концептуально-методичний підхід до оцінювання розвитку регіональної туристичної інфраструктури, що поєднує системний, просторовий, інституційний, інноваційний, порівняльно-регіональний і соціально-інклюзивний підходи. Його реалізація ґрунтується на використанні індексного, порівняльного та картографічного методів і забезпечує дослідження туристичної інфраструктури на національному, регіональному та локальному рівнях. Інтегральний індекс ТІ визначено як розширений інфраструктурно-контекстний показник, що характеризує потенціал та умови функціонування туристичної інфраструктури, але не підмінює оцінювання фактичної соціально-економічної результативності туристичної сфери.

2. Розроблено багаторівневу систему індикаторів та алгоритм побудови інтегрального індексу розвитку туристичної інфраструктури. Структура індексу охоплює матеріально-ресурсний блок X, соціально-еколого-економічний блок Y та інноваційно-інклюзивний блок Z, які деталізовано через десять підблоків. Застосовано ієрархічне агрегування з рівними локальними вагами блоків, підблоків і показників у межах відповідного рівня. Водночас доведено, що глобальні ваги первинних показників не є однаковими, оскільки залежать від кількості підблоків і показників у кожній гілці ієрархії. Такий підхід забезпечує прозорість розрахунків і запобігає автоматичному домінуванню підблоків із більшою кількістю показників.

3. Обґрунтовано процедури нормування, агрегування та інформаційного забезпечення оцінювання. Різномірні показники приведено до безрозмірної шкали методом min–max з урахуванням їх поділу на стимулятори й дестимулятори. Інформаційну базу сформовано за офіційними статистичними, адміністративними та аналітичними даними за 2020–2024 рр., тому результати відображають порівняльний структурний зріз. За відсутності повних регіональних даних використано обґрунтовані проксі-індикатори цифровізації, інноваційної спроможності, якості соціального середовища, безбар'єрності та воєнно-безпекових умов. Визначені обмеження статистичної бази зумовлюють необхідність обережної інтерпретації результатів, особливо щодо регіонів, які зазнали окупації та масштабних руйнувань.

4. Результати інтегрального оцінювання засвідчили значну просторову асиметрію розвитку туристичної інфраструктури України. Значення індексу в основній розрахунковій сукупності коливаються від 0,33 до 0,71. Ядро національного туристично-інфраструктурного простору формує Львівська область; до внутрішньої напівпериферії належать Дніпропетровська, Київська, Одеська та Харківська області; до зовнішньої напівпериферії – Івано-Франківська, Волинська, Закарпатська та Хмельницька області. Решта 14 областей утворює периферію. Загалом 18 із 23 типологізованих областей належать до зовнішньої напівпериферії та периферії, що підтверджує високу концентрацію інфраструктурного потенціалу та суттєві міжрегіональні диспропорції.

5. Запропонована типологія «ядро – внутрішня напівпериферія – зовнішня напівпериферія – периферія» доповнює кількісне ранжування змістовою просторовою інтерпретацією. Належність області до певного типу характеризує не загальну туристичну привабливість, а відносний рівень комплексного розвитку інфраструктури за прийнятою системою індикаторів. Для ядра пріоритетними є масштабування інноваційних рішень і поширення успішних практик; для внутрішньої напівпериферії – усунення структурних диспропорцій та підвищення ефективності використання наявного потенціалу; для зовнішньої

напівпериферії – модернізація транспортної, цифрової й сервісної інфраструктури; для периферії – подолання критичних обмежень доступності, безпеки, інвестиційної спроможності та інклюзивності. Луганську область виключено з просторової типологізації через недостатню репрезентативність даних; її довідкове значення ТІ надалі використано лише для умовно-сценарного апробування інструментів оцінювання трансформаційної пріоритетності.

6. Сценарний аналіз підтвердив достатню стійкість інтегральних оцінок і просторової типології до помірної зміни ваг блоків X, Y та Z. Коефіцієнт Спірмена між базовим та альтернативними сценаріями становить 0,988–0,998, коефіцієнт Кендалла – 0,935–0,995, а середнє абсолютне відхилення рангів не перевищує 0,652 позиції. Середнє абсолютне відхилення інтегральних оцінок становить не більше 0,014, максимальне – 0,025, а коефіцієнт варіації для всіх областей не перевищує 3,95%. Базову групову належність у всіх сценаріях зберігають 19 із 23 областей, тоді як зафіксовані переходи чотирьох областей відбуваються лише між суміжними групами. Це підтверджує стійкість основних висновків і водночас вказує на необхідність обережної інтерпретації позицій регіонів, розташованих поблизу меж класифікаційних інтервалів.

Таким чином, розроблений методичний інструментарій забезпечує послідовний перехід від багатовимірного оцінювання окремих складових туристичної інфраструктури до визначення інтегрального рівня її розвитку та просторового позиціонування областей України. Отримані результати дають змогу виявляти структурні обмеження кожного регіону, визначати пріоритетні напрями інфраструктурної модернізації та обґрунтовувати диференційовані управлінські рішення з урахуванням матеріально-ресурсного потенціалу, соціально-еколого-економічних умов, цифрової й інноваційної спроможності, безбар'єрності та воєнно-безпекових ризиків. Сформована інформаційно-аналітична база використовується в наступних розділах для оцінювання результативності функціонування туристичної сфери, визначення пріоритетності трансформацій і розроблення механізмів інноваційного розвитку регіональної туристичної інфраструктури.

Література до розділу 2

154. OECD, European Union, Joint Research Centre. Handbook on Constructing Composite Indicators: Methodology and User Guide. Paris: OECD Publishing. 2008. 162 p. <https://doi.org/10.1787/9789264043466-en>

155. Dwyer L., Kim C. Destination Competitiveness: Determinants and Indicators. Current Issues in Tourism. 2003. Vol. 6. № 5. P. 369–414. <https://doi.org/10.1080/13683500308667962>.

156. World Bank, Government of Ukraine, European Union, United Nations. Ukraine Fourth Rapid Damage and Needs Assessment (RDNA4): February 2022 – December 2024. Washington, DC: World Bank, 2025. URL: <https://documents.worldbank.org/en/publication/documents-reports/documentdetail/099022025114040022>.

157. Іванова Н. С., Бочарова Ю. Г., Горіна Г. О. Інтегральна оцінка інфраструктурного розвитку Донецького економічного регіону: інновації, транспорт, туризм. *Торгівля і ринок України*. 2021. № 2(50). С. 39–50. <https://doi.org/10.33274/2079-4762-2021-50-2-39-50>.

158. Павліха Н. В., Цимбалюк І. О., Савчук А. Ю. Сталий розвиток туризму та рекреації: сучасні виклики й перспективи для України: монографія. Луцьк: Вежа-Друк, 2022. 211 с. ISBN 978-966-940-426-8. URL: <https://evnuir.vnu.edu.ua/handle/123456789/20754>.

159. Герасименко Т.В. Теоретико-практичні засади відродження внутрішнього туризму України в умовах модернізації та викликів / О.К. Любчук, І.Ф. Марченко, Н.П. Борец, Г.О. Крапівіна, М.В. Шарко, І.І. Лаврова, Гривцова О.М. Дніпро : ДВНЗ «ПДТУ», 2025. 230 с. ISBN 978-966-604-322-4. <https://public.pstu.edu/catalog/view/1075/1767/11317>.

160. Герасименко Т.В. Просторова структура туристичної інфраструктури України. *Розвиток міста*. 2026. №1 (9). С. 37-44. <https://doi.org/10.32782/city-development.2026.1-4>.

161. Ткалич М., Кротеви́ч Є. Індекс місцевого благополуччя: теоретична модель та валідація методики дослідження. *Вісник НТУУ «КПІ». Політологія. Соціологія. Право.* 2024. № 1(61). [https://doi.org/10.20535/2308-5053.2024.1\(61\).306742](https://doi.org/10.20535/2308-5053.2024.1(61).306742).

162. Rating Lab. Рейтинг регіонів за індексом місцевого благополуччя та міграційні настрої: 2024: моніторингове дослідження. 2025. URL: <https://ratinglab.org/storage/2025/02/20/abc7d073abff9f16ee2225de563b02eb7685d3ba.pdf>.

163. Bezuhla L., Bieloborodova M., Bondarenko L., Herasymenko T.V. Recreation Areas Optimisation and Nature Exploitation in Urban Ecosystems. *Studia Regionalne i Lokalne*. 2023. №3(93)/2023. P. 55-68. DOI: 10.7366/1509499539304.

164. Міністерство захисту довкілля та природних ресурсів України. Аналіз площ природно-заповідного фонду України в розрізі адміністративно-територіальних одиниць за 2020 рік. 2021. URL: <https://wownature.in.ua/wp-content/uploads/2021/05/Dovidka-PZF-2020-V3.0-.pdf>.

165. Державна служба статистики України. Довкілля України 2022: статистичний збірник. Київ, 2023. 142 с. URL: https://ukrstat.gov.ua/druk/publicat/kat_u/2023/zb/10/zb_dov_22.pdf.

166. Шаповал В.М., Герасименко Т.В. Фактори та принципи підвищення ефективності діяльності підприємств туристичного комплексу. *Економічний вісник НГУ*. 2016. №3 (55). С. 79–86. URL: https://ev.nmu.org.ua/docs/2016/3/EV20163_079-086.pdf.

167. KSE Institute. Report on Damages to Infrastructure from the Destruction Caused by Russia's Military Aggression against Ukraine as of November 2024. Kyiv, 2025. URL: https://kse.ua/wp-content/uploads/2025/02/KSE_Damages_Report-November-2024---ENG.pdf.

168. Про затвердження Переліку територій, на яких ведуться (велися) бойові дії або тимчасово окупованих Російською Федерацією: наказ Міністерства з питань реінтеграції тимчасово окупованих територій України від 22.12.2022 № 309. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1668-22>.

169. International Organization for Migration. Ukraine Internal Displacement Report: General Population Survey, Round 16. April 2024. URL: https://dtm.iom.int/sites/g/files/tmzbd11461/files/reports/GPS_R16_IDP_April_2024.pdf.

170. Міністерство цифрової трансформації України. Індекс цифрової трансформації регіонів України: підсумки 2024 року. 2025. URL: <https://backend.hromada.gov.ua/storage/uploads/files/research/indeks-cifrovoyi-transformaciyi-regioniv-ukrayini-pidsumki-2024-roku/%D0%86%D0%9D%D0%94%D0%95%D0%9A%D0%A1%202024%202%201.pdf>.

171. Державна служба статистики України. Інноваційна діяльність підприємств: набір даних. URL: <https://stat.gov.ua/uk/datasets/innovatsiynadiyalnist-pidpryyemstv>.

172. Національний офіс інтелектуальної власності та інновацій. Інфраструктура інноваційної екосистеми України у регіональному розрізі. 2024. URL: <https://nipo.gov.ua/interaktyvni-dashbordy-ip-innovatsii/>.

173. Міністерство розвитку громад та територій України. Рейтинг обласних, Київської міської державних адміністрацій за ступенем безбар'єрності об'єктів фізичного оточення і послуг (за результатами моніторингу 2024 року). 2025. URL: <https://mindev.gov.ua/storage/app/sites/1/uploaded-files/prezentaciia-reiting-oblasnix-kiyivskoyi-miskoyi-derzadministracii-za-stupenem-bezbarjernosti-obektiv-f-2-1.pdf>.

174. Державне агентство розвитку туризму України. Опитування ДАРТ: тільки 23% засобів розміщення в Україні мають номери, обладнані для осіб з інвалідністю. URL: <https://www.tourism.gov.ua/blog/opituvannya-dart-tilki-23-zasobiv-rozmishchennya-v-ukrayini-mayut-nomeri-obladnani-dlya-osib-z-invalidnistyu>.

175. Волощук Р. В. Підходи до нормування економічних показників. *Індуктивне моделювання складних систем*. 2009. № 1. С. 17–25. URL: <https://oai.org.ua/index.php/record/view/399835>.

176. Saisana M., Saltelli A., Tarantola S. Uncertainty and Sensitivity Analysis Techniques as Tools for the Quality Assessment of Composite Indicators. *Journal of the Royal Statistical Society: Series A*. 2005. Vol. 168. № 2. P. 307–323. <https://doi.org/10.1111/j.1467-985X.2005.00350.x>.

177. Герасименко Т.В. Методологічні засади інтегрального оцінювання розвитку регіональної туристичної інфраструктури. *Цифрова економіка та економічна безпека*. 2026. № 1 (22). С. 106-114. <https://doi.org/10.32782/dees.22-16>.

178. Gibbons J. D., Chakraborti S. Nonparametric Statistical Inference. 6th ed. Boca Raton : CRC Press, 2021. 694 p. <https://doi.org/10.1201/9781315110479>.

179. Allison J. S., Santana L., Visagie I. J. H. A Primer on Simple Measures of Association Taught at Undergraduate Level. *Teaching Statistics*. 2022. Vol. 44. № 3. P. 96–103. <https://doi.org/10.1111/test.12307>.

180. @svg-maps/ukraine. SVG map of Ukraine based on MapSVG; license CC BY 4.0. URL: <https://www.npmjs.com/package/%40svg-maps/ukraine>.

РОЗДІЛ 3

ІНСТИТУЦІЙНЕ ТА ІННОВАЦІЙНО-ІНВЕСТИЦІЙНЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ТРАНСФОРМАЦІЇ РЕГІОНАЛЬНОЇ ТУРИСТИЧНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ ТА ОЦІНЮВАННЯ ЇЇ ЕКОНОМІЧНОЇ РЕЗУЛЬТАТИВНОСТІ

3.1 Цільові орієнтири сталого розвитку та інституційне забезпечення трансформації регіональної туристичної інфраструктури

Теоретичні засади взаємозв'язку трансформації регіональної туристичної інфраструктури з досягненням ЦСР 8, 11, 12 і 13 обґрунтовано у підрозділі 1.2, де зазначені положення конкретизовано через систему національних індикаторів, цільових орієнтирів та інституційних механізмів їх реалізації на державному, регіональному і місцевому рівнях. Використані національні індикатори не є виключно туристичними показниками, а характеризують значно ширші параметри сталого розвитку економіки різних територій. Тому встановлені взаємозв'язки відображають потенційні канали внеску трансформації туристичної інфраструктури у досягнення відповідних цілей, а не тільки її ізолюваний кількісний вплив на значення індикаторів.

У межах ЦСР 8 «Гідна праця та економічне зростання» трансформація туристичної інфраструктури сприяє розширенню зайнятості, розвитку малого і середнього підприємництва, активізації суміжних видів економічної діяльності, залученню інвестицій та формуванню додаткових бюджетних надходжень. Масштаб такого внеску залежить від економічної кон'юнктури, структури туристичного попиту, інвестиційної активності та якості інституційного забезпечення. Взаємозв'язок завдань та індикаторів ЦСР 8 з напрямками трансформації туристичної інфраструктури систематизовано в табл. 3.1.

За даними Державного агентства розвитку туризму України, у 2024 р. податкові надходження від суб'єктів туристичної діяльності порівняно з 2023 р. зросли на 43%, а кількість платників податків у секторі – на 7%, що свідчить про

пожвавлення підприємницької активності та часткове відновлення економічної бази туристичної сфери [181].

Таблиця 3.1 – Взаємозв’язок трансформації туристичної інфраструктури з реалізацією ЦСР 8 «Гідна праця та економічне зростання» в Україні

Завдання 	Інди-катор	2015 р., базове значення	2020 р., цільовий орієнтир	2025 р., цільовий орієнтир	2030 р., цільовий орієнтир	Механізм внеску трансформації туристичної інфраструктури
1. Забезпечити стійке зростання ВВП на основі модернізації виробництва та інновацій	1.1. Індекс фізичного обсягу ВВП, середньорічний, %	90,2	104	106	107	Інвестиції у транспортну, розміщувальну, сервісну та культурно-дозвілєву інфраструктуру активізують попит, створення доданої вартості й міжгалузеві зв'язки у регіональній економіці.
	1.2. Частка валового нагромадження основного капіталу у ВВП, %	13,5	23	28	22	Реалізація інфраструктурних проєктів спрямовує капітальні вкладення на оновлення транспортних вузлів, засобів розміщення, рекреаційних об'єктів, громадських просторів і цифрових сервісів.
	1.3. Частка експорту товарів із високою доданою вартістю, %	19,2	25	28	30	Розвиток туристичних дестинацій стимулює попит на продукцію локальних виробників, креативних індустрій, ремісничих і гастрономічних підприємств та сприяє їх просуванню на зовнішні ринки.
	1.4. Місце у Глобальному інноваційному індексі	64	50	45	40	Цифровізація туристичних сервісів, запровадження інтелектуальних систем управління, безконтактних технологій і нових бізнес-моделей розширюють інноваційну активність сфери послуг.
2. Підвищувати ефективність виробництва на засадах сталого розвитку	2.1. Темп зростання продуктивності праці, %	99,1	104	103,6	106	Автоматизація операцій, цифрове управління ресурсами, підвищення кваліфікації персоналу та технологічна модернізація об'єктів скорочують операційні витрати й підвищують продуктивність праці.

Продовження табл. 3.1

	2.2. Матеріало- ємність ВВП	0,88	0,9	0,82	0,77	Упровадження енерго- і водозберігаючих технологій, циркулярних практик та оптимізація використання матеріальних ресурсів знижують ресурсоємність функціонування туристичних об'єктів.
3. Підвищити рівень зайнятості населення	Рівень зайнятості населення віком 20–64 роки, %	64,4	66	68	70	Розширення та диверсифікація туристичної інфраструктури створюють постійні й сезонні робочі місця у сфері розміщення, харчування, транспорту, культури, дозвілля та супутніх послуг.
4. Скоротити частку молоді, яка не працює і не навчається	Частка молоді віком 15–24 роки, яка не працює, не навчається і не набуває професійних навичок, %	17,7	17	16,5	15,5	Туристична сфера розширює можливості першої зайнятості, професійного навчання, стажування, самозайнятості та започаткування молодіжних підприємницьких ініціатив.
5. Забезпечити безпечні умови праці	Кількість потерпілих від нещасних випадків на виробництві, % до рівня 2015 р.	100	75	60	55	Упровадження стандартів охорони праці, санітарної безпеки, управління ризиками, цифрового моніторингу та планів безперервності діяльності підвищує безпечність туристичного обслуговування.
6. Розвивати креативну економіку та самозайнятість	Кількість зайнятих працівників у суб'єктів малого та середнього підприємництва, млн осіб	6,5	8,3	9,5	10,5	Туристична інфраструктура формує ринкове середовище для розвитку локальних брендів, ремесел, гастрономічних проєктів, екскурсійних послуг, креативних просторів та інших форм малого підприємництва.

Джерело: складено автором за [182]; [183]

Найбільше зростання зафіксовано у сегменті засобів розміщення, водночас позитивну динаміку бюджетних надходжень також продемонстрували туроператори і туристичні агентства. У західних регіонах їх обсяг у 2024 р. збільшився на 46%, а у Львівській області – з 345 млн грн у 2023 р. до 439 млн грн у 2024 р. [181]. Наведені показники підтверджують посилення фіскальної ролі туристичної сфери та свідчать, що внесок туристичної інфраструктури у реалізацію ЦСР 8 формується через розвиток підприємництва, зайнятості, локальні виробництва, міжгалузеві зв'язки і бюджетні надходження. Отже,

трансформація туристичної інфраструктури створює передумови для інклюзивного економічного зростання, однак її результативність визначається узгодженістю інфраструктурних, підприємницьких та управлінських рішень.

Економічна результативність трансформації туристичної інфраструктури має поєднуватися з підвищенням якості просторового середовища та життєздатності територіальних громад, обумовлюючи їх безпосередній зв'язок із ЦСР 11 «Сталий розвиток міст і громад». У цьому вимірі туристична інфраструктура сприяє ревіталізації територій, збереженню культурної та природної спадщини, розвитку громадських просторів, підвищенню доступності транспортних і сервісних об'єктів та формуванню нових центрів активності. Інтеграція туристичних проєктів у стратегії місцевого розвитку посилює локальну ідентичність і розширює можливості використання ресурсного потенціалу громад. Взаємозв'язок завдань та індикаторів ЦСР 11 з напрямками трансформації туристичної інфраструктури систематизовано в табл. 3.2.

Таблиця 3.2 – Взаємозв'язок трансформації туристичної інфраструктури з реалізацією ЦСР 11 «Сталий розвиток міст і громад» в Україні

Завдання 	Індикатор	2015 р., базове значення	2020 р., цільовий орієнтир	2025 р., цільовий орієнтир	2030 р., цільовий орієнтир	Механізм внеску трансформації туристичної інфраструктури
1. Забезпечити збереження культурної і природної спадщини із залученням приватного сектору	1.1. Кількість об'єктів культурної та природної спадщини, включених до Списку всесвітньої спадщини ЮНЕСКО, од.	7	9	11	13	Розвиток транспортної доступності, туристичної навігації, центрів інтерпретації та сервісної інфраструктури створює передумови для збереження, популяризації й належного управління об'єктами спадщини, а також залучення приватних інвестицій і партнерських ресурсів. Це розширює податкову базу та фінансові можливості територій.

Продовження табл. 3.2

	1.2. Кількість пам'яток національного значення, внесених до Державного реєстру нерухомих пам'яток України, од.	855	1005	1155	1305	Інтеграція пам'яток у туристичні маршрути сприяє їх інвентаризації, охороні, реставрації, адаптивному використанню та розвитку музейних, культурно-освітніх і сервісних просторів без втрати автентичності.
	1.3. Площа природно-заповідного фонду загальнодержавного значення, % території країни	3,72	5,14	7,38	8,85	Розвиток екологічно орієнтованої туристичної інфраструктури підтримує охорону природних територій через упорядкування туристичних потоків, облаштування екологічних маршрутів, контроль рекреаційного навантаження та залучення громад до збереження природних ресурсів.
2. Зменшити негативний вплив забруднення на довкілля міст	Сумарний обсяг викидів забруднювальних речовин від пересувних джерел, % до рівня 2015 р.	100	95	85	70	Упровадження низьковуглецевої мобільності, розвиток громадського транспорту, пішохідних і велосипедних маршрутів, електротранспорту та інтегрованих систем пересування у туристичних дестинаціях сприяють зменшенню транспортного навантаження і локальних викидів.
3. Реалізувати стратегії місцевого розвитку, спрямовані на економічне зростання, створення робочих місць, розвиток туризму і культури	Кількість робочих місць у сфері туризму, тис. осіб	88	100	120	150	Трансформація туристичної інфраструктури розширює попит на працю у сфері розміщення, харчування, транспорту, культури, дозвілля, екскурсійного обслуговування та креативних індустрій, підтримуючи зайнятість, самозайнятість і підприємництво.

Джерело: складено автором на основі [184]

Положення Національної доповіді щодо Цілей сталого розвитку передбачають у межах ЦСР 11 розвиток туризму, рекреації та місцевої культури, а саме через створення робочих місць у туристичній сфері [182]. Це дає підстави розглядати трансформацію туристичної інфраструктури як складову політики підвищення життєздатності територіальних громад і збалансованого просторового розвитку.

Практичний прояв такого взаємозв'язку простежується на прикладах формування туристичних продуктів як основи локальних ресурсів. Зокрема, у с. Кваси Закарпатської області, пекарні, сироварні та крафтові пивоварні інтегровані у туристичну пропозицію території, що сприяло диверсифікації сільської зайнятості, підтримці місцевого підприємництва та збереженню гастрономічних традицій [185]. Подібний принцип реалізовано у проєкті «Соляна вежа» в Тернопільській області, де оздоровчо-туристичний об'єкт, створений на основі місцевого природного ресурсу, включено до ширшого культурно-туристичного маршруту [186]. Наведені приклади демонструють, що поєднання інфраструктурних об'єктів, локального виробництва та культурно-природних ресурсів розширює економічні можливості громад і посилює їхню туристичну спеціалізацію.

Узагальнення положень табл. 3.2 дає змогу виокремити основні напрями внеску туристичної інфраструктури у реалізацію ЦСР 11: збереження культурної та природної спадщини, підвищення якості просторового середовища, розвиток локальної сервісної бази, активізація підприємництва та розширення зайнятості. У межах такого підходу туристична інфраструктура набуває не лише сервісного, а й просторово-інтеграційного значення, забезпечуючи поєднання ресурсів суб'єктів господарювання та об'єктів громади в цілісну туристичну пропозицію.

Водночас формування життєздатності громад зумовлюється як особливостями просторового розвитку, так і ефективністю використання природних, матеріальних та продовольчих ресурсів. Тому наступним цільовим орієнтиром трансформації туристичної інфраструктури є ЦСР 12 «Відповідальне споживання та виробництво». У цьому вимірі туристична інфраструктура

виступає середовищем упровадження ресурсоефективних, екологічно безпечних і локально орієнтованих моделей господарювання. Розвиток гастрономічного, аграрного, сільського та екологічного туризму сприяє формуванню коротких ланцюгів постачання, підтримці місцевих виробників, раціональнішому використанню сировини, скороченню втрат і відходів та поширенню практик відповідального споживання. Отже, трансформація туристичної інфраструктури забезпечує інтеграцію принципів циркулярної та «зеленої» економіки у регіональні моделі виробництва і споживання. Відповідні механізми систематизовано в табл. 3.3.

Таблиця 3.3 – Взаємозв’язок трансформації туристичної інфраструктури з реалізацією ЦСР 12 «Відповідальне споживання та виробництво» в Україні

Завдання 	Індикатор	2015 р., базове значення	2020 р., цільовий орієнтир	2025 р., цільовий орієнтир	2030 р., цільовий орієнтир	Механізм внеску трансформації туристичної інфраструктури
1. Знизити ресурсоемність економіки	Ресурсоемність ВВП, % до рівня 2015 р.	100	90	80	60	Упровадження енергоефективних технологій, систем ощадливого водокористування, екологічного транспорту та цифрового управління ресурсами знижує енерго- і матеріаломісткість функціонування туристичних об’єктів.
2. Зменшити втрати продовольства у виробничо-збутових ланцюгах	Частка після-збиральних втрат у виробництві овочів і баштанних культур, %	12,3	10	7	5	Інтеграція закладів розміщення і харчування з локальними виробниками формує короткі ланцюги постачання, підвищує прогнозованість закупівель та сприяє скороченню втрат продовольства під час зберігання, транспортування і реалізації.

Продовження табл. 3.3

3. Забезпечити стале використання хімічних речовин	Частка підприємств, на яких запроваджено системи управління хімічними речовинами, %	н/д	50	100	100	Застосування екологічно безпечних засобів і регламентованих систем поводження з хімічними речовинами у клінінгу, санітарному обслуговуванні, догляді за територіями та експлуатації рекреаційних об'єктів зменшує ризики для довкілля і здоров'я відвідувачів.
4. Зменшити обсяг утворення відходів і збільшити обсяг їх перероблення	Частка утилізованих відходів у загальному обсязі утворених відходів, %	30	35	45	55	Запровадження роздільного збирання, повторного використання матеріалів, компостування органічних відходів, скорочення одноразової продукції та практик мінімізації відходів сприяє інтеграції принципів циркулярної економіки у функціонування туристичних дестинацій.

Джерело: складено автором на основі [182]

Прикладом реалізації принципів ЦСР 12 є проєкт «Шляхи вина та смаку Київщини» [187], в якому об'єднуються виноробні, фермерські господарства та заклади регіональної кухні у туристичну мережу. Така модель сприяє просуванню локальної продукції, збереженню гастрономічної спадщини, формуванню коротких ланцюгів постачання та зміцненню зв'язків туризму з місцевим виробництвом.

Ресурсоефективний напрям трансформації туристичної інфраструктури також реалізується через облаштування систем роздільного збирання відходів, розвиток пішохідних і велосипедних маршрутів, створення еколого-освітніх стежок, навігаційних систем та інших інфраструктурних елементів на природоохоронних територіях [184]. За умови належного управління туристичними потоками такі рішення сприяють зменшенню рекреаційного навантаження, підвищенню екологічної обізнаності відвідувачів і поширенню практик відповідального споживання.

Узагальнення положень табл. 3.3 свідчить, що внесок туристичної інфраструктури у реалізацію ЦСР 12 формується через розвиток локальних ланцюгів постачання, ощадливе використання енергетичних, водних і матеріальних ресурсів, мінімізацію відходів та впровадження циркулярних моделей господарювання. Отже, її трансформація сприяє екологізації регіональної економіки не лише через зміну технологій функціонування туристичних об'єктів, але і через формування нових моделей взаємодії між підприємствами, виробниками, споживачами та територіальними громадами. У такий спосіб ресурсоефективна модель функціонування туристичної інфраструктури створює передумови для зниження вуглецевої інтенсивності туристичних послуг і посилення кліматичної стійкості територій.

Рациональне використання ресурсів безпосередньо пов'язане зі скороченням викидів парникових газів і підвищенням стійкості територій до кліматичних ризиків, що визначає перехід до ЦСР 13 «Боротьба зі зміною клімату», оскільки туристична сфера не тільки сама залежить від стану природного середовища, але і створює додаткове навантаження через транспортну мобільність, енергоспоживання, водокористування і концентрацію відвідувачів у чутливих екосистемах. Тому трансформація туристичної інфраструктури поряд із ресурсозбереженням має охоплювати і низьковуглецеву мобільність, енергоефективність, адаптацію об'єктів і маршрутів до кліматичних ризиків, а також інтеграцію кліматичних критеріїв у регіональне планування туризму. Відповідні механізми систематизовано в табл. 3.4.

Практичними прикладами поєднання природоохоронних і туристично-інфраструктурних завдань є ініціативи Карпатського регіону, реалізовані за підтримки ЄС. Вони передбачали облаштування інформаційних пунктів і місць збирання відходів, маркування екологічних маршрутів та відновлення туристичних стежок, зокрема, маршруту на гору Парашка [185]; [186]. Такі заходи підвищують упорядкованість відвідування природних територій, сприяють регулюванню рекреаційного навантаження та створюють передумови

для розвитку локальних послуг розміщення, харчування, перевезення і екскурсійного супроводу.

Таблиця 3.4 – Взаємозв’язок трансформації туристичної інфраструктури з реалізацією ЦСР 13 «Боротьба зі зміною клімату» в Україні

Завдання 	Індикатор	2015 р.	2020 р.	Останні доступні дані	Орієнтир на 2030 р.	Механізм внеску трансформації туристичної інфраструктури
1. Обмежити викиди парникових газів в економіці	Обсяг викидів парникових газів з урахуванням сектору землекористування, змін у землекористуванні та лісового господарства, % до рівня 1990 р.	35,9	33,9	23,7% у 2024 р.	не більше 35 %	Підвищення енергоефективності засобів розміщення і харчування, використання відновлюваних джерел енергії та розвиток низьковуглецевої мобільності сприяють зниженню вуглецевої інтенсивності туристичної діяльності.
2. Підвищити адаптаційну спроможність регіонів і туристичної інфраструктури до кліматичних змін	Кількість регіонів, у яких завершено оцінювання кліматичних ризиків і вразливості, що охоплює інфраструктуру, культурну спадщину та туризм, од.	—	—	2 регіони	повне охоплення регіонів	Оцінювання кліматичних ризиків формує інформаційну основу для адаптації туристичних маршрутів, транспортних мереж, будівель та інженерних систем до спеки, повеней, пожеж, дефіциту води й інших загроз.
3. Інтегрувати кліматичні ризики та заходи адаптації у регіональну політику	Кількість регіонів, для яких затверджено регіональну стратегію або план адаптації до зміни клімату, од.	—	—	1 регіон; для 2 регіонів документи розробляються	повне охоплення регіонів	Урахування кліматичних критеріїв у регіональних стратегіях і програмах забезпечує узгодження просторового планування, інфраструктурних інвестицій, розвитку сталого туризму та управління туристичними потоками.

Примітка: значення «повне охоплення регіонів» є авторською операціоналізацією стратегічної вимоги щодо інтеграції кліматичної адаптації у регіональне планування.

Джерело: сформовано та розраховано автором за [188]; [189]; [190]; [191]; [192]; [193]

Узагальнення взаємозв'язків із ЦСР 8, 11, 12 і 13 засвідчує, що трансформація регіональної туристичної інфраструктури має поєднувати економічну продуктивність, просторову та соціальну життєздатність громад, ресурсоефективність і кліматичну стійкість. Її внесок у сталий розвиток формується через підтримку зайнятості та підприємництва, збереження культурної і природної спадщини, розвиток локальних виробничо-сервісних зв'язків, ощадливе використання ресурсів, низьковуглецеву мобільність з одночасною адаптацією об'єктів і маршрутів до кліматичних ризиків [188]; [189]; [190]; [191]; [192]; [193]. Туристична інфраструктура виступає не тільки матеріальною основою туристичного обслуговування, але і інструментом структурної трансформації регіональної економіки. Реалізація визначених орієнтирів сталого розвитку залежить від інституційної спроможності суб'єктів публічного управління, узгодженості їхніх повноважень, якості стратегічного і програмного планування, доступності ресурсів та партнерської взаємодії. Тому інституційне забезпечення трансформації регіональної туристичної інфраструктури доцільно розглядати як систему, що забезпечує координацію дій держави, органів місцевого самоврядування, бізнесу та громадянського суспільства.

Такий підхід зміщує акцент із будівництва й технічного оновлення окремих об'єктів на стратегічну узгодженість інфраструктурних рішень, їх ресурсне забезпечення та інтеграцію у політику регіонального розвитку. Особливого значення це набуває в умовах воєнного стану та повоєнного відновлення, коли туристична інфраструктура може сприяти відновленню локальної зайнятості, підтримці малого підприємництва, збереженню культурної спадщини та соціально-економічній реінтеграції територій.

Питання інституційного забезпечення і публічного управління туристичною сферою широко представлені в науковій літературі. Праці Н. Т. Гончарук та І. М. Шапран обґрунтовують необхідність формування адаптивних стратегій розвитку туризму як інструменту післякризового економічного відновлення [194]. І. М. Шапран акцентує на врахуванні інтересів

зацікавлених сторін та інтеграції принципів сталого розвитку у публічне управління туристичною сферою [195], а О. Литвин наголошує на створенні гнучкої системи державного регулювання та посиленні координації між владою і бізнесом [196].

Окремий напрям досліджень стосується міжсекторального партнерства. Ю. Карпенко, М. Логвин та Л. Степанова визначають взаємодію органів влади і громадських організацій як чинник соціальної значущості та економічної стійкості туристичного сектору [197]. Г. Крутий наголошує на доцільності адаптації міжнародних моделей публічного управління до українських умов [198], Л. Потравка та І. Пічура – на поєднанні економічних і соціальних орієнтирів державних програм розвитку туризму [199], а Є. І. Таран – на необхідності системного розмежування державного управління, публічного адміністрування та публічного управління [200].

Узагальнення цих підходів свідчить, що наявні дослідження переважно стосуються туристичної сфери загалом, тоді як інституційні умови трансформації саме туристичної інфраструктури висвітлено недостатньо. Зокрема, потребують поглиблення питань розподілу повноважень між рівнями управління, участі громадянського суспільства, координації інфраструктурних проєктів та відповідності регіональних програм фактичним потребам територій.

Дослідження інноваційної діяльності промислових підприємств, проведене за участю авторки, засвідчило асиметричність впливу інституційних, кадрових і ринкових чинників: фрагментарність політики та недостатня інтеграція наукових розробок послаблюють інноваційну результативність, тоді як інвестиційна активність, доступ до фінансування й розвинена інноваційна інфраструктура мають стимулювальне значення [201]. З урахуванням галузевої специфіки це підтверджує необхідність узгодженої програмно-інституційної підтримки трансформації регіональної туристичної інфраструктури. Теоретичною основою аналізу є розмежування суміжних управлінських понять. Державне управління відображає владно-організаційну діяльність органів держави щодо реалізації її функцій [202]; публічне адміністрування характеризує

сервісно орієнтоване виконання публічних завдань [203]; публічне управління охоплює ширшу мережеву взаємодію держави, органів місцевого самоврядування, бізнесу, громадянського суспільства та територіальних громад. Багаторівнева система управління охоплює міжнародні, національні, регіональні і місцеві рівні, між якими розподілено функції стратегічного планування, регулювання, ресурсного забезпечення та реалізації інфраструктурних проєктів. Її структуру узагальнено в табл. 3.5.

Таблиця 3.5 – Рівні інституційного забезпечення трансформації туристичної інфраструктури в Україні

Рівень	Ключові суб'єкти	Основні функції	Роль у трансформації туристичної інфраструктури
Міжнародний	UN Tourism, інституції ЄС, ЮНЕСКО, міжнародні фінансові та донорські організації	Формування стандартів; технічна й фінансова підтримка; поширення міжнародного досвіду	Імплементация принципів сталості, цифровізації, безбар'єрності та кліматичної адаптації; залучення ресурсів до інфраструктурних проєктів
Національний: законодавчо-стратегічний	Верховна Рада України; Кабінет Міністрів України	Законодавче регулювання; визначення державних пріоритетів; затвердження стратегій і програм	Формування нормативних, стратегічних і фінансових умов трансформації туристичної інфраструктури
Національний: виконавчий	Міністерство розвитку громад та територій України; Державне агентство розвитку туризму України	Формування та реалізація державної політики; міжвідомча координація; інформаційно-аналітичне забезпечення; просування туризму	Інтеграція туристичних пріоритетів у політику регіонального, просторового і транспортного розвитку; координація цифрових, інвестиційних та інфраструктурних ініціатив
Регіональний	Обласні державні (військові) адміністрації; обласні ради; профільні структурні підрозділи	Розроблення регіональних стратегій і програм; визначення пріоритетів; координація міжмуніципальних проєктів	Адаптація державної політики до потенціалу й потреб регіонів; формування маршрутів, кластерів і міжтериторіальних інфраструктурних зв'язків

Місцевий	Органи місцевого самоврядування; комунальні установи; бізнес; громадські організації; організації з управління туристичними дестинаціями	Планування і реалізація проєктів; утримання об'єктів; надання послуг; партнерська взаємодія	Безпосередня трансформація локальної транспортної, сервісної, інформаційної, рекреаційної та безбар'єрної інфраструктури; залучення громад і приватних ресурсів
----------	--	---	---

Джерело: сформовано автором

Для туристичної інфраструктури найбільш релевантною є модель публічного управління, що поєднує державні пріоритети, регіональну ініціативу, місцеву спроможність і приватні ресурси. Нормативну основу взаємодії формують Закон України «Про туризм», підзаконні та стратегічні документи. Державну політику реалізує ДАРТ, а її довгострокові орієнтири визначає Стратегія розвитку туризму та курортів до 2026 року [8; 23]. Результативність управління визначається не кількістю інституцій, а узгодженістю їхніх функцій, вертикальною та горизонтальною координацією і спроможністю регіонального й місцевого рівнів реалізовувати стратегічні пріоритети в конкретних інфраструктурних рішеннях. Відповідні нормативно-правові, інституційні, фінансово-економічні, інформаційні, кадрові та контрольні інструменти систематизовано в табл. 3.6.

Таблиця 3.6 – Інструменти інституційного забезпечення трансформації туристичної інфраструктури в Україні

Компонент інституційного забезпечення	Основні інструменти та функціональне призначення	Роль у трансформації туристичної інфраструктури
Нормативно-стратегічний	Законодавчі й підзаконні акти; державні та регіональні стратегії; стандарти якості, безпеки, доступності й сталості	Визначає правові умови, стратегічні пріоритети та нормативні вимоги до створення, модернізації й експлуатації інфраструктурних об'єктів
Інституційно-координаційний	Центральні органи виконавчої влади, регіональні та місцеві органи управління; міжвідомча координація; партнерські структури	Забезпечує розподіл повноважень, узгодження інфраструктурних рішень та інтеграцію туризму у просторове й регіональне планування

Продовження табл. 3.6

Фінансово-інвестиційний	Бюджетне фінансування; грантові програми; публічно-приватне партнерство; кредитні, податкові та інвестиційні стимули	Формує ресурсну базу для реалізації інфраструктурних проєктів, технологічної модернізації та залучення приватного капіталу
Цифрово-інформаційний	Державні й регіональні цифрові платформи; геоінформаційні системи; відкриті дані; інформаційно-маркетингові інструменти	Підвищує доступність туристичних послуг, забезпечує цифрову інтеграцію об'єктів, навігацію, просування дестинацій та інформаційну підтримку управлінських рішень
Кадрово-партнерський	Професійна підготовка і підвищення кваліфікації; співпраця влади, бізнесу, закладів освіти та громадських організацій; кластерні ініціативи	Розвиває управлінські й сервісні компетентності, підтримує інноваційні туристичні продукти та залучення громад до інфраструктурних проєктів
Моніторингово-аналітичний	Система індикаторів; цифровий моніторинг; оцінювання результативності; аудит, звітність і зворотний зв'язок	Забезпечує контроль реалізації проєктів, оцінювання інфраструктурних змін, прозорість використання ресурсів і коригування управлінських рішень

Джерело: сформовано автором

Узагальнення наведених інструментів підтверджує, що інституційне забезпечення має інтегрований характер і передбачає взаємодію публічних інституцій, бізнесу та громадянського суспільства. Особлива роль останнього полягає у залученні грантових ресурсів, ініціюванні локальних проєктів, представленні інтересів громад, поширенні інноваційних практик та посиленні прозорості управлінських рішень.

Залучення організацій громадянського суспільства розширює доступ до міжнародного фінансування, підвищує гнучкість проєктної діяльності та сприяє участі місцевих жителів у формуванні туристичних продуктів. Завдяки дотриманню вимог донорської звітності, громадському контролю та партнерській взаємодії такі організації можуть виконувати функції посередників між публічними інституціями, бізнесом, донорами і територіальними громадами [203]. Основні напрями відповідної взаємодії представлені на рис. 3.1.

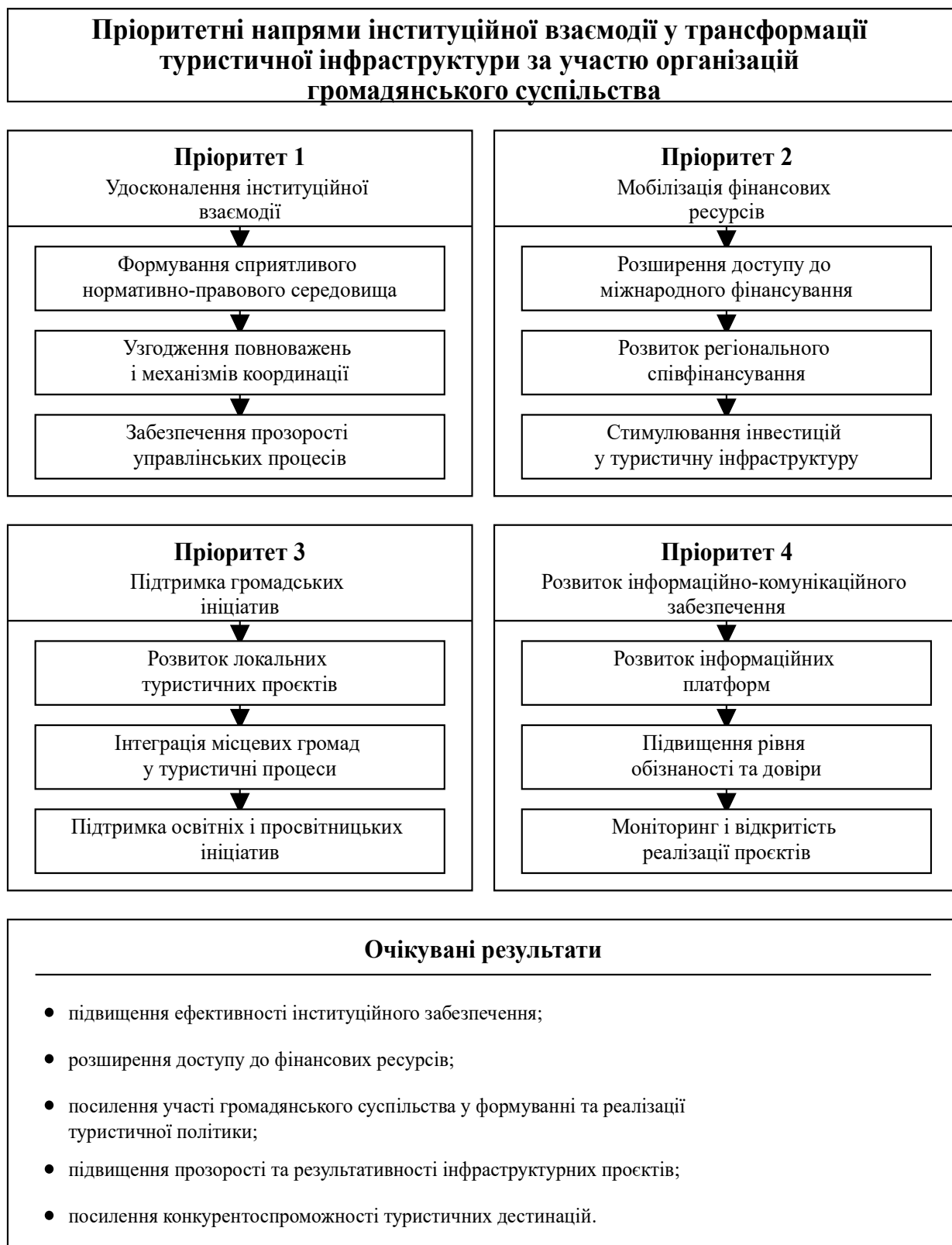


Рисунок 3.1 – Пріоритетні напрями інституційної взаємодії у трансформації туристичної інфраструктури за участю організацій громадянського суспільства

Джерело: побудовано автором

Запропоновані напрями охоплюють удосконалення інституційної взаємодії, мобілізацію фінансових ресурсів, підтримку громадських ініціатив та розвиток інформаційно-комунікаційного забезпечення. Їх поєднання сприяє формуванню партнерської моделі управління, у межах якої громадянське суспільство бере участь у визначенні пріоритетів, залученні ресурсів, реалізації проєктів і контролі їх результативності.

Отже, інституційне забезпечення трансформації туристичної інфраструктури формується через узгоджену взаємодію держави, органів місцевого самоврядування, бізнесу та громадянського суспільства. Його результативність визначається чіткістю повноважень, якістю стратегічного планування, доступністю фінансових та інформаційних ресурсів, прозорістю управління і спроможністю регіональних інституцій реалізовувати інфраструктурні пріоритети [205].

Сформована система інституційного забезпечення набуває практичного змісту через регіональні стратегії та програми розвитку туризму, у яких загальнодержавні пріоритети конкретизуються відповідно до ресурсних, соціально-економічних і просторових особливостей територій. Саме програмні документи визначають інфраструктурні заходи, джерела фінансування, відповідальних виконавців та індикатори результативності, тому їх аналіз дає змогу оцінити рівень формалізованої уваги органів влади до трансформації туристичної інфраструктури.

Необхідність удосконалення регіонального програмування туризму обґрунтована у працях вітчизняних науковців. Л. А. Бондаренко наголошує на інтегрованому врахуванні ресурсного потенціалу і особливостей регіонального середовища [206]. Л. С. Головкова та Ю. О. Юхновська пов'язують результативність туристичних стратегій із чіткістю цілей, раціональним використанням ресурсів і взаємодією влади, бізнесу та громад [207]. К. А. Горюнова акцентує на поєднанні економічних, соціальних та екологічних орієнтирів стратегічного управління туристичними регіонами [208], а

В. Ф. Кифяк – на ролі цільових програм у розвитку інфраструктури й залученні інвестицій [209].

Рібейро Рамос О. О. виокремлює технологічні інновації та оцінювання результативності стратегічних рішень [210]. С. С. Свірідова і Д. О. Пульча підкреслюють необхідність урахування інтересів зацікавлених сторін та адаптації програм до потреб територіальних громад [211]. В. Є. Хаустова та Є. Ф. Горбатова пропонують оцінювати програми за критеріями доцільності, ієрархічної узгодженості, структурної комплексності, наукової обґрунтованості, практичної реалізованості та змістовної насиченості [212].

Зазначені підходи доповнюють дослідження інституційної трансформації та стратегічного управління туристичною сферою. І. В. Кошкалда й А. М. Ряснянська наголошують на взаємозалежності матеріальної та управлінсько-інституційної складових туристичної інфраструктури, узгодженість яких визначає результативність інвестицій і конкурентоспроможність туристичної сфери [213]. Н. Середя, О. Альбещенко, І. Крупіца та інші пов'язують стратегічний розвиток туризму з інноваційним оновленням послуг, взаємодією із зацікавленими сторонами та формуванням конкурентних переваг туристичного бізнесу [214].

Узагальнення розглянутих підходів свідчить, що якість регіональної туристичної політики визначається не самим фактом наявності програми, а її цільовою узгодженістю, інфраструктурною спрямованістю, ресурсною забезпеченістю та наявністю вимірюваних результатів. Проте в наукових працях недостатньо представлено кількісне порівняльне оцінювання повноти інтеграції питань розвитку туристичної інфраструктури у програмні документи регіонів.

У системі програмно-стратегічного планування регіональні стратегії та програми виконують взаємодоповнюючі функції. Стратегії визначають довгострокові пріоритети використання туристично-рекреаційного потенціалу, розвитку інфраструктури та залучення інвестицій. Програми операціоналізують ці пріоритети через конкретні заходи, строки, виконавців, джерела фінансування та індикатори результативності. Їх узгодженість з документами регіонального

розвитку забезпечує інтеграцію туристичної політики у ширший контекст просторової та соціально-економічної трансформації.

Актуальність удосконалення програмного планування підтверджується запровадженням у 2024 р. спеціалізованого інструментарію для розроблення туристичних стратегій і програм територіальних громад, підготовленого за підтримки Програми розвитку ООН та уряду Японії [215]; [216]. Його використання орієнтоване на врахування локальних ресурсів, потреб громад і можливостей інтеграції туризму у місцевий економічний розвиток.

Для формування емпіричної бази проаналізовано програмні документи розвитку туризму 24 областей України [23]; [217]. За відсутності чинної спеціалізованої програми до вибірки було включено останній доступний програмний або стратегічний документ, що містив положення щодо туристичної сфери [218-241]. Перелік актуальних або останніх доступних документів станом на 01.01.2025 р., наведено в Додатку II.

Включення до вибірки документів різного типу та періоду дії було зумовлене неоднаковим станом регіонального програмування, зокрема в областях, що зазнали безпосереднього впливу воєнних дій. Тому результати характеризують формалізовані програмні пріоритети відповідних документів, а не фактичний сучасний стан туристичної інфраструктури чи результативність реалізованих заходів [242]. Для порівняльного оцінювання розроблено індекс програмно-інституційної підтримки розвитку туристичної інфраструктури, що відображає ступінь представленості інфраструктурних пріоритетів у регіональних програмних документах. Методичну основу становить формалізований контент-аналіз за єдиною матрицею критеріїв.

Оцінювання охоплювало десять напрямів програмної підтримки, об'єднаних у дві групи: функціональні складові (транспортна, готельна, культурно-рекреаційна, гастрономічна, маршрутно-продуктова, інформаційно-цифрова, інклюзивно-безпекова та природоохоронна інфраструктура); наскрізні умови (інституційне забезпечення і партнерства, фінансування та індикатори результативності). Для формалізації процедури оцінювання рівня інституційної

підтримки розвитку туристичної інфраструктури та узагальнення етапів розрахунку індексу доцільно представити логічну послідовність дослідження у вигляді концептуальної схеми (рис. 3.2).

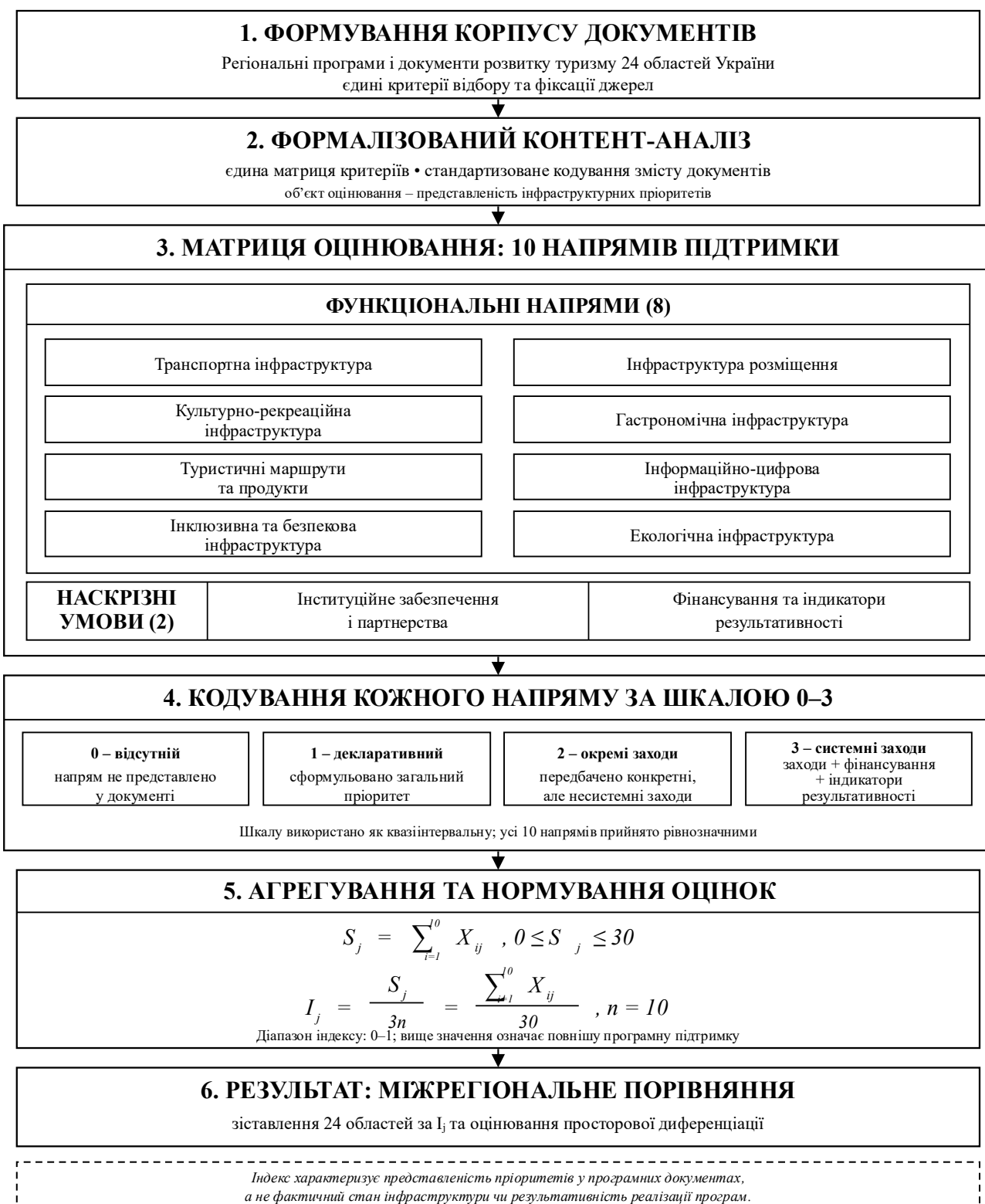


Рисунок 3.2 – Послідовність формування індексу програмно-інституційної підтримки розвитку туристичної інфраструктури регіонів України
Джерело: сформовано автором

Кожен напрям оцінювався за чотирирівневою шкалою: 0 – відсутній; 1 – представлений декларативно; 2 – передбачено окремі заходи; 3 – передбачено системні заходи, фінансування та індикатори результативності.

Для агрегування результатів шкалу 0–3 використано як квазіінтервальну, а всі напрями прийнято рівнозначними.

Індекс визначається за формулою:

$$I_j = \frac{\sum_{i=1}^n X_{ij}}{X_{max}}, \quad (3.1)$$

де I_j – індекс програмно-інституційної підтримки розвитку туристичної інфраструктури j -го регіону; X_{ij} – оцінка i -го напрямку у програмному документі j -го регіону; n – кількість компонентів (у дослідженні $n=10$); X_{max} – максимально можливе значення показника (30).

Отже, запропонована схема відображає послідовність формування індексу інституційної підтримки розвитку туристичної інфраструктури на основі контент-аналізу регіональних програмних документів. Її використання забезпечує порівнюваність результатів між областями України, дозволяє кількісно оцінити рівень інтеграції інфраструктурних пріоритетів у регіональну туристичну політику та створює методичне підґрунтя для подальшого міжрегіонального аналізу. Результати проведеного оцінювання свідчать про наявність суттєвої територіальної диференціації рівня інституційної підтримки розвитку туристичної інфраструктури у регіональних програмах розвитку туризму України, що відображено в табл. 3.7.

Найвищі середні оцінки отримали інституційне забезпечення і партнерство – 2,9 бала, культурно-рекреаційна інфраструктура та туристичні маршрути і продукти – по 2,8 бала, фінансування та індикатори результативності – також близько 2,8 бала. Найменш повно у програмних документах представлені гастрономічна – 1,7 бала, інклюзивно-безпекова – 1,8 бала, транспортна

інфраструктура та інфраструктура розміщення – по 2,0 бала. Інформаційно-цифровий напрям має середню оцінку 2,3 бала.

Таблиця 3.7 – Результати оцінювання програмно-інституційної підтримки розвитку туристичної інфраструктури в областях України

№	Область	Транспортна інфраструктура	Інфраструктура розміщення	Культурно-рекреаційна інфраструктура	Гастрономічна інфраструктура	Туристичні маршрути та продукти	Інформаційно-цифрова інфраструктура	Інституційна інфраструктура та партнерства	Інклюзивна та безпекова інфраструктура	Екологічна інфраструктура	Фінансування та індикатори	Загальний бал	Індекс програмно-інституційної підтримки
1	Вінницька	2	2	3	2	3	2	3	2	2	3	24	0,80
2	Волинська	2	2	3	1	3	2	3	1	3	3	23	0,77
3	Дніпропетровська	2	2	3	2	3	3	3	2	2	3	25	0,83
4	Донецька	1	1	2	1	2	1	2	1	2	2	15	0,50
5	Житомирська	1	1	3	1	3	2	3	1	2	3	20	0,67
6	Закарпатська	3	3	3	3	3	2	3	2	3	3	28	0,93
7	Запорізька	2	2	3	2	2	1	2	2	2	2	20	0,67
8	Івано-Франківська	3	3	3	2	3	2	3	2	3	3	27	0,90
9	Київська	2	2	3	2	3	3	3	2	2	3	25	0,83
10	Кіровоградська	2	2	3	0	2	3	3	1	2	3	21	0,70
11	Луганська	2	2	2	1	2	1	2	2	2	1	17	0,57
12	Львівська	3	3	3	3	3	3	3	2	3	3	29	0,97
13	Миколаївська	2	2	3	1	3	2	3	1	3	3	23	0,77
14	Одеська	3	3	3	2	3	3	3	2	3	3	28	0,93
15	Полтавська	2	2	3	3	3	2	3	1	2	3	24	0,80
16	Рівненська	1	1	3	1	3	2	3	2	2	3	21	0,70
17	Сумська	2	1	2	2	3	3	3	2	3	3	24	0,80
18	Тернопільська	2	2	3	2	3	3	3	2	3	3	26	0,87
19	Харківська	1	1	3	1	2	3	3	3	1	3	21	0,70
20	Херсонська	2	3	2	2	3	2	3	2	3	3	25	0,83
21	Хмельницька	2	2	3	2	3	3	3	1	2	2	23	0,77
22	Черкаська	2	2	3	2	3	2	3	2	2	2	23	0,77
23	Чернівецька	2	2	3	1	3	2	3	3	3	3	25	0,83
24	Чернігівська	2	2	3	1	3	2	3	2	2	3	23	0,77
	Середнє значення	2,0	2,0	2,8	1,7	2,8	2,3	2,9	1,8	2,4	2,8	23,3	0,78

Джерело: сформовано автором за [218-241]

Лідерами за значенням індексу I_j є Львівська – 0,97, Закарпатська та Одеська – по 0,93, Івано-Франківська області – 0,90. Їхні програмні документи характеризуються найбільш широким охопленням інфраструктурних і

наскрізних напрямів. Найнижчі значення зафіксовано у Донецькій – 0,50 та Луганській – 0,57 областях. Інтерпретація цих результатів потребує обережності через застарілість окремих документів, воєнні дії та обмежені можливості реалізації туристичної політики.

Для оцінювання рівня просторової диференціації інституційної підтримки розвитку туристичної інфраструктури у регіональних програмах розвитку туризму було розраховано коефіцієнт варіації інтегрального показника:

$$V = \frac{\sigma}{\bar{X}} * 100\%, \quad (3.2)$$

де V – коефіцієнт варіації; σ – стандартне відхилення; $\bar{X}$ – середнє значення.

Для оцінювання саме міжрегіональної диференціації використано такі межі інтерпретації коефіцієнта варіації: до 10% – низька диференціація; 10–25% – середня; понад 25% – висока. За середнього значення 23,33 бала та стандартного відхилення 3,27 коефіцієнт варіації становить 14,0 %, що відповідає середньому рівню міжрегіональної диференціації. Отже, відмінності у програмній увазі до туристичної інфраструктури є помітними, але не формують критичної асиметрії.

Водночас однакові значення індексу можуть формуватися за різного співвідношення окремих напрямів. Тому для оцінювання внутрішньої комплексності програм запропоновано коефіцієнт збалансованості програмних пріоритетів:

$$B_j = 1 - \frac{CV_j}{100}, \quad (3.3)$$

де B_j – коефіцієнт збалансованості програми розвитку туризму j -ї області;
 CV_j – коефіцієнт варіації оцінок десяти досліджуваних напрямів.

Запропонований показник дозволяє оцінити рівномірність представленості різних складових туристичної інфраструктури у програмних документах. Чим ближче значення коефіцієнта збалансованості до одиниці, тим більш

комплексним та системним є підхід регіону до розвитку туристичної інфраструктури. Низькі значення показника свідчать про структурні диспропорції програмної політики та переважну орієнтацію на окремі напрями розвитку туризму. Для інтерпретації результатів використано таку шкалу оцінювання: високий рівень збалансованості – ($B_j > 0,85$); середній рівень збалансованості – ($0,70 \leq B_j \leq 0,85$); низький рівень збалансованості – ($B_j < 0,70$).

Результати розрахунку коефіцієнта збалансованості програмних пріоритетів регіонів України наведено в табл. 3.8.

Таблиця 3.8 – Збалансованість пріоритетів регіональних програм розвитку туризму України

Область	Індекс інституційної підтримки	Коефіцієнт варіації, %	Коефіцієнт збалансованості програмних пріоритетів (B_j)	Рівень збалансованості
Вінницька	0,80	20,4	0,80	середній
Волинська	0,77	34,0	0,66	низький
Дніпропетровська	0,83	20,0	0,80	середній
Донецька	0,50	33,3	0,67	низький
Житомирська	0,67	44,7	0,55	низький
Закарпатська	0,93	14,3	0,86	високий
Запорізька	0,67	22,4	0,78	середній
Івано-Франківська	0,90	17,0	0,83	середній
Київська	0,83	20,0	0,80	середній
Кіровоградська	0,7	44,9	0,55	низький
Луганська	0,57	27,0	0,73	середній
Львівська	0,97	10,3	0,90	високий
Миколаївська	0,77	34,0	0,66	низький
Одеська	0,93	14,3	0,86	високий
Полтавська	0,80	27,6	0,72	середній
Рівненська	0,70	39,6	0,60	низький
Сумська	0,80	27,6	0,72	середній
Тернопільська	0,87	18,8	0,81	середній
Харківська	0,70	44,9	0,55	низький
Херсонська	0,83	20,0	0,80	середній
Хмельницька	0,77	27,8	0,72	середній
Черкаська	0,77	19,9	0,80	середній
Чернівецька	0,83	26,8	0,73	середній
Чернігівська	0,77	27,8	0,72	середній
Середнє значення	0,78	26,6	0,73	середній

Джерело: розраховано автором на основі [218-241]

Узагальнення результатів підрозділу засвідчує, що реалізація цільових орієнтирів сталого розвитку у сфері туристичної інфраструктури залежить від якості інституційної взаємодії та спроможності регіональних органів влади закріплювати відповідні пріоритети у стратегічних і програмних документах. Запропонований індекс дає змогу оцінити загальний рівень програмно-інституційної підтримки, тоді як коефіцієнт збалансованості виявляє внутрішні структурні диспропорції регіональної туристичної політики.

Одночасне позиціонування регіонів за індексом програмно-інституційної підтримки та коефіцієнтом збалансованості дає змогу виокремити відмінні моделі регіональної туристичної політики, представлені на рис. 3.3.

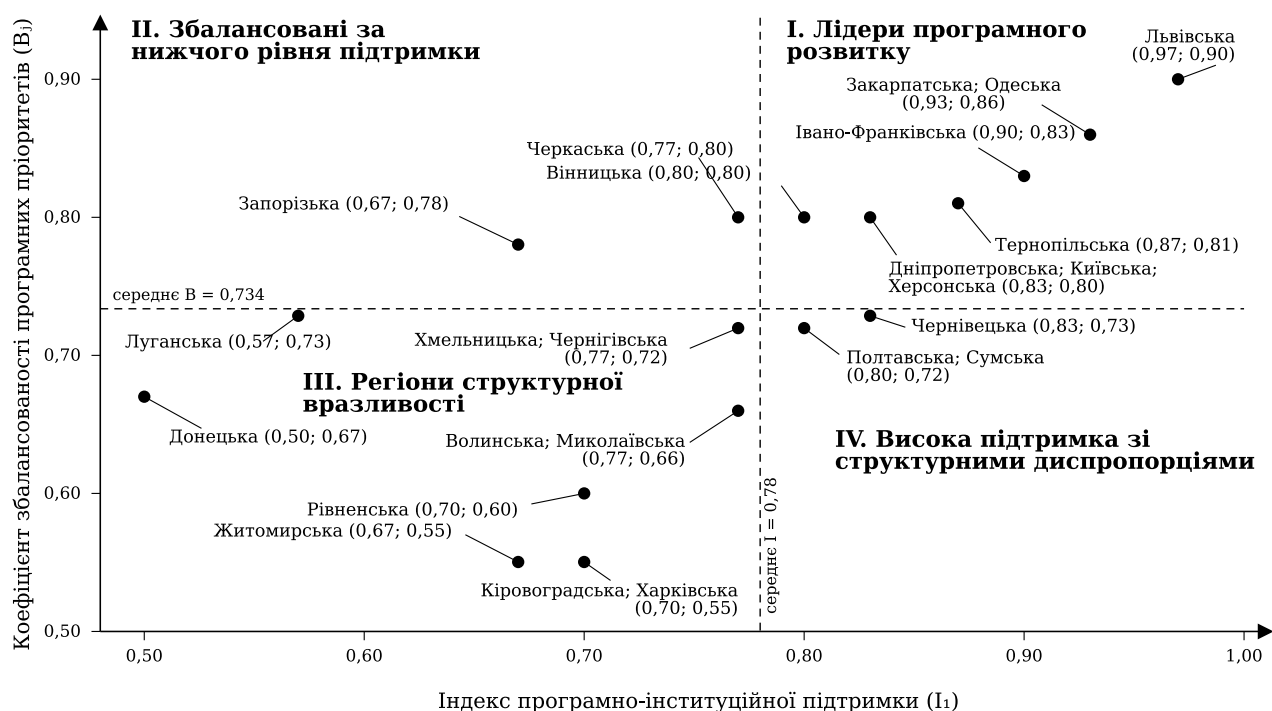


Рисунок 3.3 – Матриця регіональних моделей програмно-інституційної підтримки розвитку туристичної інфраструктури

Примітка: пунктирні лінії відповідають середнім значенням; області з однаковими координатами позначено спільним маркером

Джерело: сформовано автором

Поєднання індексу програмно-інституційної підтримки та коефіцієнта збалансованості дає змогу виокремити чотири моделі регіональної туристичної політики: системно збалансовану – при вищих за середні значення обох

показників; інтенсивну, але вибірккову – при високому рівні підтримки та недостатній збалансованості; збалансовану при обмеженому програмному охопленні – за нижчого індексу підтримки, але рівномірного представлення напрямів; фрагментарну – при нижчих значеннях обох показників. Межі моделей визначено за середніми значеннями сукупності досліджених областей, тому вони характеризують відносне позиціонування програмних документів, а не фактичну результативність їх реалізації.

Найвищу збалансованість має Львівська область – 0,90; високі значення також характерні для Закарпатської та Одеської областей – по 0,86. Найнижчі показники зафіксовано у Житомирській, Кіровоградській і Харківській областях – по 0,55, Рівненській – 0,60, Волинській та Миколаївській – по 0,66. Це свідчить, що високий загальний індекс не завжди супроводжується рівномірним охопленням усіх напрямів трансформації туристичної інфраструктури.

Львівська, Закарпатська та Одеська області поєднують високий рівень програмної підтримки зі збалансованим охопленням основних напрямів. В інших регіонах близькі інтегральні значення формуються за різних внутрішніх структур пріоритетів, що підтверджує необхідність одночасного врахування загального рівня програмної підтримки та її збалансованості.

Проведеним оцінюванням встановлено, що найбільш повно у програмах представлені інституційне партнерство, культурно-рекреаційний розвиток, туристичні маршрути та фінансово-результативний супровід. Недостатньо представленими у програмних пріоритетах залишаються гастрономічна, інклюзивно-безпекова й транспортна інфраструктура, а також засоби розміщення, що знижує системність трансформації туристичних дестинацій і зумовлює необхідність диференційованого перегляду регіональних програм.

Саме по собі закріплення інфраструктурних пріоритетів у програмних документах не забезпечує їх фактичного втілення. Реальні зміни в туристичній інфраструктурі визначаються достатністю інвестиційних ресурсів, джерелами їх формування та дієвістю механізмів фінансування. У зв'язку з цим подальший

аналіз зосереджено на оцінюванні інноваційно-інвестиційних передумов трансформації окремих складових регіональної туристичної інфраструктури.

3.2 Інноваційно-інвестиційне забезпечення трансформації основних складових туристичної інфраструктури України

Інноваційно-інвестиційна трансформація туристичної інфраструктури України визначається станом її основних складових, масштабами та структурою капітальних інвестицій, а також здатністю інфраструктурних секторів реагувати на економічні, технологічні та безпекові зміни. У підрозділі досліджуються транспортна, розміщувальна, гастрономічна та культурно-дозвіллева складові за показниками підприємницької активності, обсягів реалізованих послуг, капітальних інвестицій і характеру взаємозв'язку між інвестиційною та економічною динамікою. Інклюзивність розглядається як наскрізний параметр якості туристичного середовища і оцінюється за показниками фізичної, транспортної, інформаційної, цифрової, сервісної та безпекової доступності, а також за особливостями фінансування безбар'єрних рішень.

У попередньому дослідженні авторки систематизовано сучасні тенденції міжнародного інвестування ТНК у кризових умовах та встановлено зміну параметрів руху капіталу під впливом глобальної нестабільності [243]. Отримані результати дають підстави розглядати інвестиційне забезпечення туристичної інфраструктури в контексті посилення ризиків, конкуренції за капітал і підвищення вимог до гнучкості та стійкості інвестиційних проєктів. За таких умов особливого значення набуває диференційоване визначення інвестиційних потреб окремих складових регіональної туристичної інфраструктури.

Базовою складовою туристичної інфраструктури є транспортна підсистема, яка забезпечує доступність туристичних ресурсів, мобільність відвідувачів і просторову зв'язність дестинацій. Її технічний стан, безпечність, інклюзивність, технологічний рівень та інтегрованість у регіональні й міжнародні транспортні мережі впливають на інтенсивність туристичних

потоків, якість подорожей та конкурентоспроможність територій. Тому транспортну інфраструктуру доцільно розглядати як першочерговий об'єкт інноваційно-інвестиційної трансформації.

Для характеристики загального транспортно-логістичного середовища використано Індекс ефективності логістики (Logistics Performance Index, LPI), розроблений Світовим банком. Він охоплює ефективність митного оформлення, якість торговельної і транспортної інфраструктури, організацію міжнародних перевезень, компетентність логістичних операторів, можливості відстеження та своєчасність доставки [244]. Водночас LPI орієнтований переважно на міжнародну товарну логістику, тому не є безпосереднім показником туристичної мобільності. У дослідженні його використано як непрямий макроіндикатор якості транспортно-логістичного середовища, що формує загальні передумови доступності DESTINAЦІЙ та міжнародної транспортної інтеграції України.

Динаміка LPI у 2012-2023 рр. не засвідчує сталого поліпшення транспортно-логістичного середовища України. Деталізацію загального індексу та його компонентів наведено в табл. 3.9.

Таблиця 3.9 – Динаміка індексу ефективності логістики України та значення його компонентів для транспортної складової туристичної інфраструктури за 2012-2023 рр.

Компонент LPI	Значення для транспортної складової туристичної інфраструктури	2012	2014	2016	2018	2023	Зміна у 2012–2023 рр.
Місце України у рейтингу	Відображає порівняльну спроможність транспортно-логістичного середовища	66	61	80	66	79	погіршення на 13 позицій
Загальний індекс LPI	Узагальнює якість і результативність логістичної системи	2,85	2,98	2,74	2,83	2,7	–0,15
Ефективність митного оформлення	Визначає швидкість перетину кордону та передбачуваність міжнародної мобільності	2,41	2,69	2,3	2,49	2,4	–0,01

Продовження табл. 3.9

Якість торговельної і транспортної інфраструктури	Характеризує стан шляхів сполучення, транспортних вузлів і міжнародних транспортних зв'язків	2,69	2,65	2,49	2,22	2,4	-0,29
Простота організації конкурентоспроможних перевезень	Відображає доступність і варіативність транспортно-логістичних послуг	2,72	2,95	2,59	2,83	2,8	0,08
Компетентність і якість логістичних послуг	Характеризує професійність операторів та організаційну надійність перевезень	2,85	2,84	2,55	2,84	2,6	-0,25
Можливість відстеження перевезень	Відображає рівень цифровізації, прозорості та інформаційного контролю логістичних процесів	3,15	3,2	2,96	3,11	2,6	-0,55
Своєчасність доставки	Характеризує загальну надійність і дотримання строків у транспортно-логістичній системі	3,31	3,51	3,51	3,42	3,1	-0,21

Джерело: сформовано автором за [241]

Дані табл. 3.9 засвідчують нестійкість транспортно-логістичного середовища України. У 2012-2023 рр. загальне значення LPI знизилося на 0,15 бала, а позиція країни погіршилася на 13 місць. Найбільше скорочення зафіксовано за компонентами відстеження перевезень, якості торговельної і транспортної інфраструктури та компетентності логістичних послуг. Водночас незначне поліпшення простоти організації конкурентоспроможних перевезень не компенсувало загального зниження логістичної спроможності.

Погіршення показників у 2023 р. відображає вплив руйнування транспортних об'єктів, зміни напрямів і структури логістичних потоків, зростання безпекових ризиків та ускладнення міжнародних сполучень. Для туристичної сфери це означає збереження системних обмежень доступності DESTINACIY, надійності транспортних маршрутів і цифрової інтеграції сервісів [245]. Отже, результати LPI-аналізу обґрунтовують потребу у відновленні транспортних мереж і вузлів, розвитку мультимодальних сполучень,

цифровізації управління перевезеннями та підвищенні стійкості транспортної системи до кризових впливів.

Оскільки LPI характеризує переважно міжнародну товарну логістику, для конкретизації стану пасажирської мобільності доцільно додатково проаналізувати динаміку пасажирообігу, кількість перевезених пасажирів і показники туристичного обслуговування (відповідні дані наведено в табл. 3.10).

Таблиця 3.10 – Динаміка пасажирських перевезень і показників туристичного обслуговування в Україні у 2017-2024 рр.

Показник	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Пасажирообіг, млрд пас. км	99,4	104,4	107,2	49,0	62,8	31,1	39,4	43,4
Кількість перевезених пасажирів за всіма видами транспорту, млн осіб	4648	4487	4263	2570	2655	1601	н/д	2176,2
Кількість перевезених пасажирів за винятком електротранспорту, млн осіб	2422,7	2078	1974,1	1157,3	1180,4	н/д	н/д	981,0
Кількість туристів, обслугованих суб'єктами туристичної діяльності, млн осіб	2,81	4,56	6,13	2,37	н/д	н/д	н/д	н/д
Питома вага туристів та рекреантів в обсязі перевезених пасажирів за винятком електро-транспорту, %	0,39	0,56	0,65	0,50	н/д	н/д	н/д	н/д

Примітка: показники пасажирських перевезень і туристичного обслуговування мають різне статистичне охоплення. Кількість туристів, обслугованих туристичними підприємствами, не враховує самостійно організовані подорожі, тоді як загальна кількість перевезених пасажирів охоплює також регулярні нетуристичні переміщення. Тому наведені дані використовуються для порівняння напрямів динаміки, а не для прямого вимірювання залежності між транспортною і туристичною активністю.

Джерело: сформовано автором на основі [246]

Стратегічні напрями трансформації транспортної складової узгоджуються з Національною транспортною стратегією України на період до 2030 року та Операційним планом заходів з її реалізації на 2025-2027 рр. [79]. Для туристичної сфери пріоритетними є розвиток пасажирських і мультимодальних сполучень, інтеграція до європейської транспортної мережі, забезпечення безбар'єрної

мобільності, цифровізація сервісів, підвищення безпеки та стійкості транспортної системи [245].

Показники пасажирської та туристичної активності мають різне статистичне охоплення й не підлягають механічному агрегуванню. Пасажирські перевезення охоплюють переважно регулярні нетуристичні поїздки, тоді як статистика суб'єктів туристичної діяльності не враховує самостійно організовані подорожі. Тому наведені дані використовуються для зіставлення напрямів динаміки. У 2017-2019 рр. зростання пасажирообігу супроводжувалося збільшенням організованого туристичного обслуговування, тоді як пандемія та повномасштабна війна спричинили різке скорочення мобільності й перебудову транспортних потоків.

Дані Додатка К (табл. К1) засвідчують різноспрямовані зміни підприємницької структури транспортного сектору. Кількість діючих суб'єктів господарювання скоротилася від 121,3 тис. у 2010 р. до 75,9 тис. у 2023 р., тоді як кількість підприємств збільшилася з 7079 до 8764 одиниць у 2024 р. Це відображає зміну співвідношення юридичних осіб і фізичних осіб – підприємців, а не однозначне згортання підприємницької активності. Дані про загальну кількість суб'єктів господарювання за 2024 р. у використаному масиві відсутні.

Номінальний обсяг реалізованих транспортних послуг збільшився із 75,1 млрд грн у 2010 р. до 338,6 млрд грн у 2024 р., однак його динаміка була нестійкою, особливо у 2020 та 2022 рр. Капітальні інвестиції зросли з 7,49 до 42,24 млрд грн, а їх частка в загальному обсязі капітальних інвестицій коливалася від 2,07 до 6,41%. Підвищення частки у 2022–2023 рр. відображало посилення відносної ролі транспорту, але також частково було пов'язане зі скороченням загальнооекономічного інвестування у 2022 р.

Співвідношення обсягу реалізованих послуг і капітальних інвестицій змінювалося від 6,21 до 21,81 грн/грн і у 2024 р. становило 8,02 грн/грн. Цей показник характеризує співвідношення масштабів поточної діяльності і інвестування, але не відображає окупність транспортних проєктів. Між галузевими інвестиціями та обсягом реалізованих послуг встановлено сильний

позитивний зв'язок ($r_1=0,90$; $p<0,001$), а між загальними капітальними інвестиціями в економіці та результатами сектору – ($r_2=0,94$; $p<0,001$). Водночас номінальний характер рядів не дає підстав трактувати ці зв'язки як доказ причинного впливу інвестицій.

Отже, транспорт є системоутворюючою складовою туристичної інфраструктури, трансформація якої має передбачати відновлення та безпекову адаптацію мереж і вузлів, розвиток мультимодальних сполучень, цифровізацію сервісів, забезпечення безбар'єрної мобільності та інтеграцію до європейського транспортного простору.

Поряд із фізичною доступністю об'єктів дедалі більшого значення набуває їхня присутність в інформаційно-комунікаційному просторі. У проведеному за участю авторки дослідженні, обґрунтовано, що така присутність розширює взаємодію учасників туристичного ринку, забезпечує просування послуг та оперативний обмін даними, доповнюючи переваги територіального розташування підприємств [248]. Особливої ваги цей чинник набуває для засобів розміщення, попит на послуги яких дедалі більше формується через цифрові канали пошуку, бронювання та комунікації зі споживачами.

Економічна роль колективних засобів розміщення не обмежується наданням послуг проживання. Їх функціонування створює попит на транспортні, ресторанні, торговельні, культурно-дозвіллієві та побутові послуги, сприяє зайнятості й формуванню доходів місцевих суб'єктів господарювання [246]. Водночас місткість, територіальне розміщення, цінова диференціація та якість обслуговування визначають спроможність дестинації задовольняти потреби різних сегментів туристичного попиту.

Конкурентоспроможність розміщувальної інфраструктури дедалі більше залежить від її технологічної та екологічної модернізації. До пріоритетних напрямів належать цифровізація бронювання й управління об'єктами, упровадження енерго- та ресурсоефективних технологій, забезпечення безбар'єрності, диверсифікація форматів проживання та персоналізація сервісу

[249]. Реалізація таких рішень сприяє підвищенню якості туристичного досвіду, стійкості закладів до кризових змін і привабливості регіональних дестинацій.

Узагальнення наукових підходів дає підстави розглядати колективні засоби розміщення не лише як складову готельного господарства, але і як об'єкт інноваційно-інвестиційної трансформації туристичної інфраструктури. Результативність цього сегмента визначається не тільки кількістю закладів і місць, а також і їх територіальною доступністю, завантаженістю, якістю сервісу, інвестиційною спроможністю, технологічною адаптивністю та стійкістю до кризових впливів.

Табл. 3.11 відображає вартісні показники за видами діяльності, пов'язаними з тимчасовим розміщенням, тоді як табл. 3.12-3.13 сформовано за спеціалізованим статистичним спостереженням колективних засобів розміщення. Додаток К (табл. К2) містить узагальнену підприємницьку статистику за видом економічної діяльності «Тимчасове розміщення». Через відмінності статистичного охоплення відповідні ряди не є тотожними і використовуються для вирішення різних аналітичних завдань.

Таблиця 3.11 – Динаміка обсягу реалізованих послуг за окремими видами діяльності у сфері тимчасового розміщення в Україні у 2014-2020 рр., млн грн

Показник	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Діяльність засобів розміщення на період відпустки та іншого тимчасового проживання	598,3	580,1	700,3	906,3	1130,6	1579,7	1182,4
Діяльність готелів і подібних засобів тимчасового розміщення	3176,6	4501,3	6352	7895,3	9479,4	9884,2	5091
Разом за зазначеними видами діяльності	3774,9	5081,3	7052,3	8801,6	10610	11463,9	6273,4

Джерело: сформовано автором на основі [246]; [247]; [248]; [249]; [250]

Дані табл. 3.11 засвідчують, що у 2014-2019 рр. номінальний обсяг реалізованих послуг колективних засобів розміщення зріс із 3,77 до 11,46 млрд грн, тобто більш ніж утричі. Основну частину реалізації стабільно забезпечували

готелі та аналогічні засоби розміщення, що підтверджує їх провідну роль у структурі розміщувальної інфраструктури. Водночас зростання вартісного показника необхідно оцінювати з урахуванням інфляції, оскільки він не повною мірою відображає збільшення фізичного обсягу наданих послуг.

У 2020 р. обсяг реалізованих послуг скоротився до 6,27 млрд грн, або на 45,3% порівняно з 2019 р. Така динаміка відображає високу залежність сфери розміщення від туристичної мобільності та впливу зовнішніх обмежень, насамперед карантинних заходів, скорочення ділових і рекреаційних поїздок та загального зниження туристичного попиту. Отже, розміщувальна інфраструктура поєднує значний потенціал зростання з високою чутливістю до кризових змін, що зумовлює потребу в диверсифікації послуг, цифровізації управління, підвищенні ресурсоефективності та формуванні інструментів антикризової адаптації.

Оцінювання економічних результатів доцільно доповнити аналізом фактичного використання колективних засобів розміщення. У 2014-2017 рр. кількість осіб, які перебували у таких закладах, збільшилася з 5,42 до 6,66 млн осіб, що свідчить про розширення попиту на послуги тимчасового проживання. Водночас цей показник не дає змоги окремо визначити внесок внутрішнього та в'їзного туризму без додаткової деталізації за категоріями відвідувачів.

Інтерпретація динаміки після 2017 р. потребує особливої обережності через можливі зміни у статистичному охопленні та методології обліку колективних засобів розміщення. Тому скорочення кількості обслугованих осіб у 2018-2019 рр. не слід повністю ототожнювати зі зниженням фактичного туристичного попиту без перевірки зіставності рядів. У 2020 р. показник зменшився до 2,22 млн осіб, що відображає масштабний вплив пандемічних обмежень на функціонування сектору. Відповідні дані наведено в табл. 3.12.

Структура користувачів колективних засобів розміщення характеризувалася переважанням резидентів України, частка яких у 2014-2019 рр. знизилася з 89,8 до 82,3%. Це підтверджує домінування внутрішнього

попиту, хоча показник охоплює не лише туристичні, але і ділові, лікувально-оздоровчі та інші поїздки.

Таблиця 3.12 – Динаміка кількості осіб, які перебували у колективних засобах розміщення України у 2014-2020 рр., тис. осіб

Показник	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Кількість осіб, що перебували у колективних засобах розміщення, у т. ч.:	5424	5780	6545	6661	4826	4605	2219
- кількість іноземців що перебували у колективних засобах розміщення по Україні, тис. осіб	551,5	665,8	863,7	932,5	798,9	812,7	218
- кількість резидентів України, що перебували у колективних засобах розміщення, тис. осіб	4872	5114	5681	5729	4027	3792	2000

Примітка: під час інтерпретації показників необхідно враховувати можливі зміни методології статистичного спостереження та охоплення суб'єктів, що надають послуги тимчасового розміщення.
Джерело: сформовано автором на основі [248]

Кількість іноземців, які перебували у КЗР, зросла з 551,5 тис. осіб у 2014 р. до 932,5 тис. осіб у 2017 р., після чого почала скорочуватися. У 2020 р. вона становила 218 тис. осіб, або 23,4% рівня 2017 р. Кількість резидентів за цей період зменшилася з 5,73 млн до 2,00 млн осіб. Отже, пандемічні обмеження найбільш істотно вплинули на іноземний сегмент, однак суттєве скорочення відбулося і у внутрішньому попиті.

Для оцінювання рівня використання розміщувальної інфраструктури проаналізовано кількість закладів і місць, тривалість перебування відвідувачів, обсяг використаних ліжко-днів та коефіцієнт завантаженості, відповідну динаміку наведено в табл. 3.13.

У 2014-2020 рр. кількість облікованих колективних засобів розміщення скоротилася з 4572 до 1337 одиниць. Проте різке зменшення кількості закладів за одночасного зростання їх сукупної місткості у 2018-2019 рр. свідчить не лише про можливу концентрацію діяльності у більших об'єктах, а також і про зміну статистичного охоплення та методології обліку. Тому цю динаміку не можна

однозначно трактувати як фактичне закриття відповідної кількості закладів або загальне зниження підприємницької активності.

Таблиця 3.13 – Динаміка місткості та використання колективних засобів розміщення в Україні у 2014–2020 рр.

Показник	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
1. Кількість КЗР, од.	4572	4341	4256	4115	1591	1626	1337
2. Кількість місць (ліжок) у КЗР, од.	135518	132535	135916	133396	181242	186840	155029
3. Середня тривалість перебування іноземців у КЗР, діб	2,7	2,6	2,4	2,4	2,1	2,1	2,0
4. Середня тривалість перебування резидентів у КЗР, діб	4,4	4,2	3,7	3,7	2,5	2,2	2,4
5. Умовна річна місткість КЗР, тис. ліжко-днів	49464	48375	49609	48690	66153	68197	56586
6. Кількість використаних ліжко-днів, тис.	29632	25935	26426	26766	12769	12447	6227,4
7. Коефіцієнт використання умовної річної місткості, %	59,9	53,6	53,3	55,0	19,3	18,3	11,0

Джерело: розраховано автором за [250]

Середня тривалість перебування іноземців протягом досліджуваного періоду зменшилася з 2,7 до 2,0 доби, а резидентів – з 4,4 до 2,4 доби. Це може відображати поширення короткострокових поїздок, зміни у структурі відвідувачів і вплив кризових обмежень, однак не дає достатніх підстав безпосередньо пов'язувати скорочення тривалості перебування зі зниженням купівельної спроможності.

Найбільш виражене погіршення показників використання розміщувальної інфраструктури зафіксовано у 2020 р. Кількість використаних ліжко-днів скоротилася до 6,23 млн, що майже у п'ять разів менше порівняно з 2014 р. За наведеними розрахунками коефіцієнт завантаженості знизився з 59,9 до 11,0%, засвідчивши значне недовикористання наявної місткості в умовах пандемічного обмеження мобільності.

Отже, аналіз виявив не стільки «системну кризу» протягом усього періоду, скільки структурну нестійкість сегмента, посилену пандемічним шоком 2020 р. Це обґрунтовує необхідність диверсифікації форматів розміщення, розвитку внутрішнього попиту, цифровізації управління завантаженням, підвищення ресурсоефективності та формування інструментів адаптації закладів до різних змін туристичної мобільності.

Економічні результати діяльності засобів розміщення характеризують їх спроможність створювати додану вартість, забезпечувати зайнятість і формувати попит на супутні послуги [251]. Водночас технологічне оновлення, підвищення якості сервісу та впровадження нових форматів гостинності залежать від масштабів і спрямування капітальних інвестицій.

У 2010-2023 рр. кількість діючих суб'єктів господарювання у секторі «Тимчасове розміщення» скоротилася з 10113 до 6729 одиниць, або на 33,5%, тоді як дані за 2024 р. відсутні. Номінальний обсяг реалізованих послуг у 2010-2024 рр. збільшився з 3,92 до 14,48 млрд грн, але характеризувався різкими скороченнями у 2014, 2020 та 2022 рр. Капітальні інвестиції за цей період зросли з 679,1 млн до 1,18 млрд грн, а їх частка у загальному обсязі вкладень становила 0,12–0,56%.

Співвідношення обсягу реалізованих послуг і капітальних інвестицій коливалося від 3,60 грн/грн у 2012 р. до 14,10 грн/грн у 2023 р. Між галузевими інвестиціями та обсягом реалізації встановлено слабкий і статистично незначущий зв'язок ($r_1=0,25$; $p=0,360$). Натомість зв'язок із загальними капітальними інвестиціями в економіці був сильним ($r_2=0,96$; $p<0,001$), хоча частково міг посилюватися спільним номінальним трендом.

Отже, відновлення розміщувальної інфраструктури залежить не лише від збільшення обсягів вкладень, але і від їх спрямування на енерго- та ресурсоефективність, цифровізацію управління, безбар'єрність, диверсифікацію форматів проживання і інтеграцію закладів у регіональні туристичні продукти [252].

Поряд із засобами розміщення важливою складовою туристичної інфраструктури є ресторанне господарство, через яке туристичний попит трансформується у доходи підприємств, зайнятість і попит на продукцію локальних виробників. Інноваційна трансформація цього сектору пов'язана з цифровізацією обслуговування, автоматизацією операцій, розвитком локальних ланцюгів постачання, підвищенням ресурсоефективності та інтеграцією гастрономічних об'єктів у регіональні туристичні продукти. У 2024 р. номінальне зростання виручки у вибірці закладів ресторанного господарства супроводжувалося підвищенням середнього чека та скороченням відвідуваності, що свідчить переважно про ціновий, а не фізичний приріст ринку. Найвищу адаптивність продемонстрували кав'ярні та заклади з розвиненими цифровими каналами продажу, тоді як кадровий дефіцит і зниження рентабельності залишалися основними обмеженнями [253]; [254].

Під час оцінювання підприємницької структури сектору доцільно розмежовувати кількість діючих підприємств і загальну кількість діючих суб'єктів господарювання за видом економічної діяльності «Забезпечення стравами та напоями». Перша категорія охоплює юридичних осіб, які функціонують у формі ресторанів, кафе, барів, їдалень та інших закладів. Друга – ширша і включає також фізичних осіб-підприємців, кейтерингові служби та інші організаційні форми надання послуг харчування.

Для оцінювання потенціалу інноваційної трансформації ресторанного господарства проаналізовано динаміку капітальних інвестицій у секторі «Забезпечення стравами та напоями». Відповідні показники за 2010–2024 рр. наведено в Додатку К (табл. К3) [247].

Після скорочення обсягу реалізації у 2022 р. до 30,35 млрд грн у 2023 р. відбулося часткове відновлення до 51,05 млрд грн. У 2024 р. показник знову знизився до 43,67 млрд грн, або на 14,5% порівняно з попереднім роком, і залишався на 27,7 % нижчим за рівень 2019 р. Водночас галузева вибірка закладів ресторанного господарства засвідчила зростання виручки частини суб'єктів у 2024 р. Розбіжність із офіційною статистикою зумовлена різним

охопленням і методикою формування даних, тому відповідні показники не підлягають прямому зіставленню [254]; [255].

Підприємницька структура сектору характеризується домінуванням малого бізнесу. У 2024 р. функціонувало 61254 суб'єктів господарювання, з яких лише 4203 були підприємствами – юридичними особами. Це відображає значну роль фізичних осіб-підприємців, що забезпечує гнучкість сектору, але обмежує спроможність багатьох суб'єктів реалізовувати капіталомісткі проекти.

Частка сектору в загальному обсязі капітальних інвестицій становила 0,17–0,34%. Найбільший абсолютний обсяг вкладень зафіксовано у 2024 р. – 1,90 млрд грн. Співвідношення обсягу реалізації та інвестицій досягало максимальних значень у 2020-2021 рр. – близько 50 грн/грн, що відображало низьку капіталомісткість діяльності й невеликий обсяг поточних вкладень, але не їх окупність.

Обсяг капітальних інвестицій у секторі має сильний позитивний кореляційний зв'язок як з обсягом реалізації ($r_1=0,82$; $p<0,001$), так і із загальним обсягом капітальних інвестицій в економіці ($r_2=0,87$; $p<0,001$). Пріоритетами трансформації сектору є доступ малого бізнесу до фінансування, автоматизація операційних процесів, розвиток цифрових каналів продажу, підвищення енергоефективності, використання локальних ланцюгів постачання та інтеграція гастрономічних об'єктів у регіональні туристичні продукти.

Отже, ресторанне господарство характеризується високою підприємницькою гнучкістю з порівняно низькою капіталомісткістю, однак його інноваційне оновлення обмежується фінансовими можливостями малого бізнесу. Іншу модель інвестиційного забезпечення має культурно-дозвіллева складова, що поєднує комерційні результати із суспільними, культурними та просторовими ефектами.

Важливе місце у структурі туристичної інфраструктури також посідає сектор «Мистецтво, спорт, розваги та відпочинок», у межах якого формується культурне, рекреаційне, спортивне й подієве наповнення туристичного продукту. Театри, музеї, культурні центри, спортивні комплекси, парки,

виставкові та розважальні об'єкти впливають на привабливість DESTИНАЦІЙ, тривалість перебування відвідувачів і структуру їхніх витрат. Тому цей сектор доцільно розглядати як функціонально значущу складову туристичної інфраструктури, пов'язану з розвитком місцевої економіки, культурного середовища та креативних індустрій.

До 2022 р. сектор характеризувався розширенням подієвих форматів, активізацією культурно-дозвілєвої діяльності та зростанням номінальних обсягів реалізованих послуг. Водночас повномасштабна війна спричинила пошкодження інфраструктурних об'єктів, скорочення платоспроможного попиту, зміну моделей дозвілля та обмеження діяльності закладів у прифронтових і тимчасово окупованих регіонах. Додатковим чинником стало скорочення можливостей бюджетного фінансування культурних, спортивних і рекреаційних проєктів.

Частина суб'єктів сектору з 2023 р. почала адаптуватися до нових умов шляхом упровадження онлайн- і гібридних форматів, проведення мобільних культурних заходів та відновлення діяльності об'єктів у відносно безпечних регіонах [118]. Проте така адаптація не компенсує втрат інфраструктурного потенціалу й потребує системного інвестиційного та інституційного забезпечення у процесі повоєнного відновлення [119].

Динаміку підприємницької активності, обсягів реалізованих послуг і капітальних інвестицій у секторі «Мистецтво, спорт, розваги та відпочинок» у 2010-2024 рр. наведено в Додатку К (табл. К4) [246].

Динаміка підприємницької структури сектору була різноспрямованою: кількість підприємств скоротилася з 528 у 2010 р. до 312 у 2024 р., тоді як загальна кількість суб'єктів господарювання зросла з 3664 до 5230 одиниць. Це свідчить про посилення ролі малого підприємництва та організаційну фрагментованість культурно-дозвілєвої діяльності. У 2022 р. обсяг реалізації скоротився до 628,7 млн грн, після чого частково відновився до 1,37 млрд грн у 2024 р., але залишався на 67,4% нижчим за рівень 2021 р.

Частка сектору в загальному обсязі капітальних інвестицій коливалася від 0,23 до 1,02%, а у 2024 р. становила 0,60%. Співвідношення обсягу реалізованих послуг і капітальних інвестицій знизилося з 1,18-1,32 грн/грн у 2015-2016 рр. до 0,26-0,31 грн/грн у 2022-2024 рр. Між галузевими інвестиціями та обсягом реалізації встановлено помірний позитивний кореляційний зв'язок ($r_1=0,65$; $p<0,01$), а із загальноекономічними інвестиціями – ($r_2=0,71$; $p<0,01$). Водночас економічні результати сектору істотно залежать від безпекової ситуації, платоспроможного попиту, бюджетної і донорської підтримки та інституційної спроможності об'єктів. Пріоритетами трансформації сектору є відновлення та безпекова адаптація пошкоджених об'єктів, забезпечення безбар'єрності, розвиток цифрових і гібридних форматів, застосування змішаних моделей фінансування та інтеграція культурних, спортивних і рекреаційних локацій у регіональні туристичні маршрути [126].

Відмінності у капіталомісткості та джерелах фінансування не усувають спільної вимоги до всіх складових туристичної інфраструктури – забезпечення безперервної доступності туристичного середовища. Тому інклюзивність розглядається не як окремий сектор, а як наскрізний параметр трансформації транспорту, засобів розміщення, ресторанних, культурних і рекреаційних об'єктів. Для систематизації відповідних напрямів у табл. 3.14 узагальнено основні структурні компоненти доступної туристичної інфраструктури.

Таблиця 3.14 – Критерії та ознаки оцінювання доступності основних складових туристичної інфраструктури

Сфера інфраструктури	Функціональна вимога	Ключові рішення щодо забезпечення доступності
Засоби розміщення	Безпечне й самостійне користування приміщеннями та послугами проживання	Безбар'єрний вхід; достатня ширина проходів і простір для маневрування; доступні номери та санітарні приміщення; ліфти або підйомники; візуальні, звукові й тактильні системи оповіщення
Транспорт і транспортні вузли	Безперервність переміщення до дестинації та в її межах	Низькопідлоговий транспорт, пандуси й підйомники; місця та кріплення для крісел колісних; доступні вокзали, станції й зупинки; зрозуміла навігація; супровід пасажирів

Продовження табл. 3.14

Публічні простори й туристичні маршрути	Безпечне та самостійне пересування територією	Рівні неслизькі поверхні; пандуси, поручні й пониження бордюрів; доступні санітарні приміщення; місця відпочинку; безбар'єрні оглядові майданчики; тактильна й контрастна навігація
Культурні, дозвіллі та спортивно-рекреаційні об'єкти	Повноцінна участь у культурних, пізнавальних і рекреаційних активностях	Доступні входи, зали та місця для відвідувачів; адаптовані експозиції; аудіоопис, субтитри й переклад жестовою мовою; тактильні експонати; адаптоване спортивне обладнання
Заклади ресторанного господарства та супутні сервіси	Самостійне користування послугами харчування	Безбар'єрний вхід і доступне розміщення меблів; адаптовані санітарні приміщення; меню великим шрифтом, у цифровому та аудіоформаті; маркування алергенів; можливість персоналізації обслуговування
Інформаційна та цифрова інфраструктура	Отримання інформації у доступних для користувача форматах	Доступні вебресурси й мобільні застосунки; альтернативний текст до зображень; належна контрастність; керування з клавіатури; аудіогіди; субтитровані матеріали; актуальна інформація про доступність об'єктів
Організаційно-сервісне забезпечення	Недискримінаційне та професійне обслуговування різних категорій відвідувачів	Підготовка персоналу; стандарти супроводу й комунікації; можливість попереднього повідомлення про потреби; оренда допоміжних засобів; зворотний зв'язок; регулярний аудит доступності
Безпекове забезпечення	Доступність процедур реагування на надзвичайні ситуації	Інклюзивні плани евакуації; доступні укриття; світлове, звукове й вібраційне оповіщення; евакуаційні крісла; підготовлений персонал і чітко позначені безпечні маршрути

Джерело: сформовано автором на основі [143]; [256]; [257]

Наведена в табл. 3.14 структуризація підтверджує наскрізний характер інклюзивності, яка має забезпечуватися на всіх етапах туристичної подорожі – від пошуку інформації та планування маршруту до транспортного переміщення, проживання, харчування й відвідування туристичних об'єктів. Адаптація окремих елементів, зокрема встановлення пандусів або підйомників, не створює повноцінного безбар'єрного середовища без забезпечення безперервного ланцюга фізичної, транспортної, інформаційної, цифрової, сервісної та безпекової доступності. Тому трансформація туристичної інфраструктури

потребує міжсекторальної координації, застосування принципів універсального дизайну та регулярного аудиту фактичної доступності.

Одним із джерел інформації про стан безбар'єрності стало анкетне оцінювання засобів розміщення, проведене Державним агентством розвитку туризму України у взаємодії з обласними військовими адміністраціями [143]; [257]. Дослідження охоплювало готельні комплекси, бази відпочинку, курортні об'єкти, мотелі та кемпінги, а його результати наведено в Додатку Л [144]. Водночас отримані показники відображають задекларовану респондентами наявність окремих елементів доступності та не можуть повністю замінити професійний аудит відповідності об'єктів будівельним нормам і принципам універсального дизайну.

Результати оцінювання виявили фрагментарний характер адаптації розміщувальної інфраструктури. Пандуси при входах зі сходами були наявні у 19% об'єктів, ліфти – у 28%, а звуковий супровід і дублювання позначень шрифтом Брайля в ліфтах – лише у 2%. Адаптовані номери мали 23% засобів розміщення, доступні санітарні приміщення – 26%, а пристосовані евакуаційні шляхи – 16%. Міжнародні символи доступності використовувалися у 24% об'єктів. Вищими були показники безперешкодного входу, виділених паркувальних місць і наявності персоналу, ознайомленого з правилами взаємодії з маломобільними групами населення, – відповідно 43, близько 56 і 66%.

Наведені дані свідчать, що наявність окремих елементів доступності ще не формує цілісного безбар'єрного середовища. Найбільш проблемними залишаються адаптовані засоби вертикального переміщення, санітарні приміщення, евакуаційні маршрути, інформаційна доступність і комплексна придатність номерного фонду. Політика безбар'єрності має реалізовуватися одночасно на державному, регіональному та підприємницькому рівнях і передбачати не точкове облаштування об'єктів, а формування безперервного доступного туристичного маршруту [258].

Важливим напрямом удосконалення інформаційного забезпечення є формування уніфікованих критеріїв доступності туристичних об'єктів та їх

інтеграція до державних цифрових інформаційних систем, зокрема Єдиного туристичного реєстру [259]; [260]. Це дасть змогу стандартизувати відомості про фактичний стан об'єктів, підвищити прозорість інформації для користувачів і сформулювати орієнтири для інвестиційного планування. Водночас інформаційне маркування має ґрунтуватися на результатах перевірки, а не лише на самооцінюванні суб'єктів [261]; [262].

З огляду на наслідки війни, інвестиції у безбар'єрність набувають не лише соціального, але і економічного значення. Адаптація транспортних вузлів, засобів розміщення, закладів харчування, культурних і рекреаційних об'єктів розширює потенційне коло користувачів, підвищує якість туристичних послуг та сприяє конкурентоспроможності DESTINACIY [263]. Водночас інклюзивність не утворює окремого виду економічної діяльності, а реалізується через інвестиції у різні складові туристичної та суміжної інфраструктури.

Через міжгалузевий характер безбар'єрності, її інвестиційне забезпечення не може бути оцінене за схемою, застосованою до транспорту, тимчасового розміщення, ресторанного господарства чи культурно-дозвілєвого сектору. Офіційна статистика не виокремлює єдиного показника капітальних інвестицій у доступну туристичну інфраструктуру, а відповідні видатки розподіляються між бюджетними програмами у сферах транспорту, містобудування, соціального захисту, охорони здоров'я, культури, освіти та регіонального розвитку.

Національна стратегія зі створення безбар'єрного простору передбачає багаторівневу та багатоджерельну модель реалізації заходів. Їх фінансування може здійснюватися за рахунок державного і місцевих бюджетів, коштів підприємств, міжнародної технічної допомоги, донорських програм та інших джерел. Така модель розширює ресурсні можливості, але ускладнює консолідацію даних, розмежування туристичних і загальносупільних проєктів та оцінювання результативності витрат. Аналіз звітних матеріалів засвідчує, що моніторинг реалізації політики безбар'єрності переважно ґрунтується на кількості виконаних заходів, створених або адаптованих об'єктів і досягнутих показниках доступності. Водночас узагальнений фінансовий облік за всіма

напрямами та джерелами не формується. Тому оцінювання інвестиційного забезпечення доступної туристичної інфраструктури має ґрунтуватися на ідентифікації конкретних програм і проєктів, перевірці джерел фінансування та недопущенні подвійного врахування коштів. У табл. 3.15 систематизовано основні джерела, інструменти та напрями фінансування розвитку доступної туристичної і суміжної інфраструктури.

Таблиця 3.15 – Джерела та напрями фінансування розвитку доступної туристичної і суміжної інфраструктури в Україні

Джерело або механізм фінансування	Основні фінансові інструменти	Пріоритетні напрями використання	Методичні обмеження оцінювання
Державний бюджет	Бюджетні програми, субвенції, капітальні видатки, програми відновлення	Транспортна доступність, реабілітаційна та соціальна інфраструктура, доступність публічних будівель, цифрові державні сервіси	Видатки на туристичну безбар'єрність окремо не виокремлюються
Місцеві бюджети	Місцеві програми, співфінансування, бюджети розвитку громад	Безбар'єрні маршрути, громадські простори, комунальний транспорт, культурні й рекреаційні об'єкти	Відмінності у структурі місцевої звітності та повноті оприлюднення даних
Міжнародні фінансові організації та донори	Кредити, гранти, технічна допомога, співфінансування проєктів	Відновлення соціальної, транспортної, медичної та муніципальної інфраструктури, цифровізація, реабілітація	Різні валюти, строки реалізації та статуси коштів; значна частина програм не має прямої туристичної спрямованості
Кошти суб'єктів господарювання	Власні кошти, банківське кредитування, гранти для бізнесу	Адаптація засобів розміщення, закладів харчування, приватних культурних і рекреаційних об'єктів, цифрових сервісів	Відсутність консолідованої статистики та обмежене розкриття приватних інвестицій
Публічно-приватне партнерство	Концесії, спільне фінансування, інвестиційні договори	Транспортні вузли, туристичні комплекси, громадські й рекреаційні об'єкти	Проектний характер фінансування та тривалий період реалізації
Громадські й благодійні організації	Благодійні внески, цільові гранти, краудфандинг	Локальні маршрути, допоміжні засоби, інформаційні продукти, навчання персоналу	Невеликі обсяги, локальний характер і нерегулярність фінансування

Джерело: систематизовано автором за [141]; [257]; [258]

Основним обмеженням є інституційна фрагментованість планування, обліку та оцінювання таких вкладень. Для підвищення прозорості доцільно виокремлювати безбар'єрну складову в державних і регіональних проєктах, уніфікувати критерії доступності та поєднати фінансовий моніторинг із незалежним аудитом фактичної придатності об'єктів для різних груп користувачів.

Результативність трансформації основних складових туристичної інфраструктури визначається взаємодією інвестиційних ресурсів, інноваційних рішень, інституційних інструментів та очікуваних економічних і соціальних результатів.

Узагальнення галузевих особливостей показує, що інноваційна трансформація туристичної інфраструктури не може здійснюватися ізольовано в межах окремих видів діяльності. У проведеному за участю авторки дослідженні обґрунтовано можливості використання різних типів відкритих інновацій та їх інтеграції у ланцюги створення вартості [264]. У сфері туристичної інфраструктури такий підхід реалізується через мережеву взаємодію перевізників, засобів розміщення, ресторанних і культурно-дозвіллевих об'єктів, органів управління та технологічних партнерів у процесі формування регіонального туристичного продукту.

Для узагальнення встановлених взаємозв'язків розроблено концептуальну модель інноваційно-інвестиційного забезпечення трансформації туристичної інфраструктури України, представлену на рис. 3.4.

Представлена модель відображає взаємозв'язок між інвестиційними ресурсами, інноваційними рішеннями та результатами трансформації туристичної інфраструктури. Залучення фінансових ресурсів забезпечує технологічне оновлення, цифровізацію, підвищення безпечності, доступності та якості інфраструктурних послуг. Досягнуті економічні й соціальні результати, своєю чергою, посилюють конкурентоспроможність дестинацій і формують передумови для подальшого залучення інвестицій.

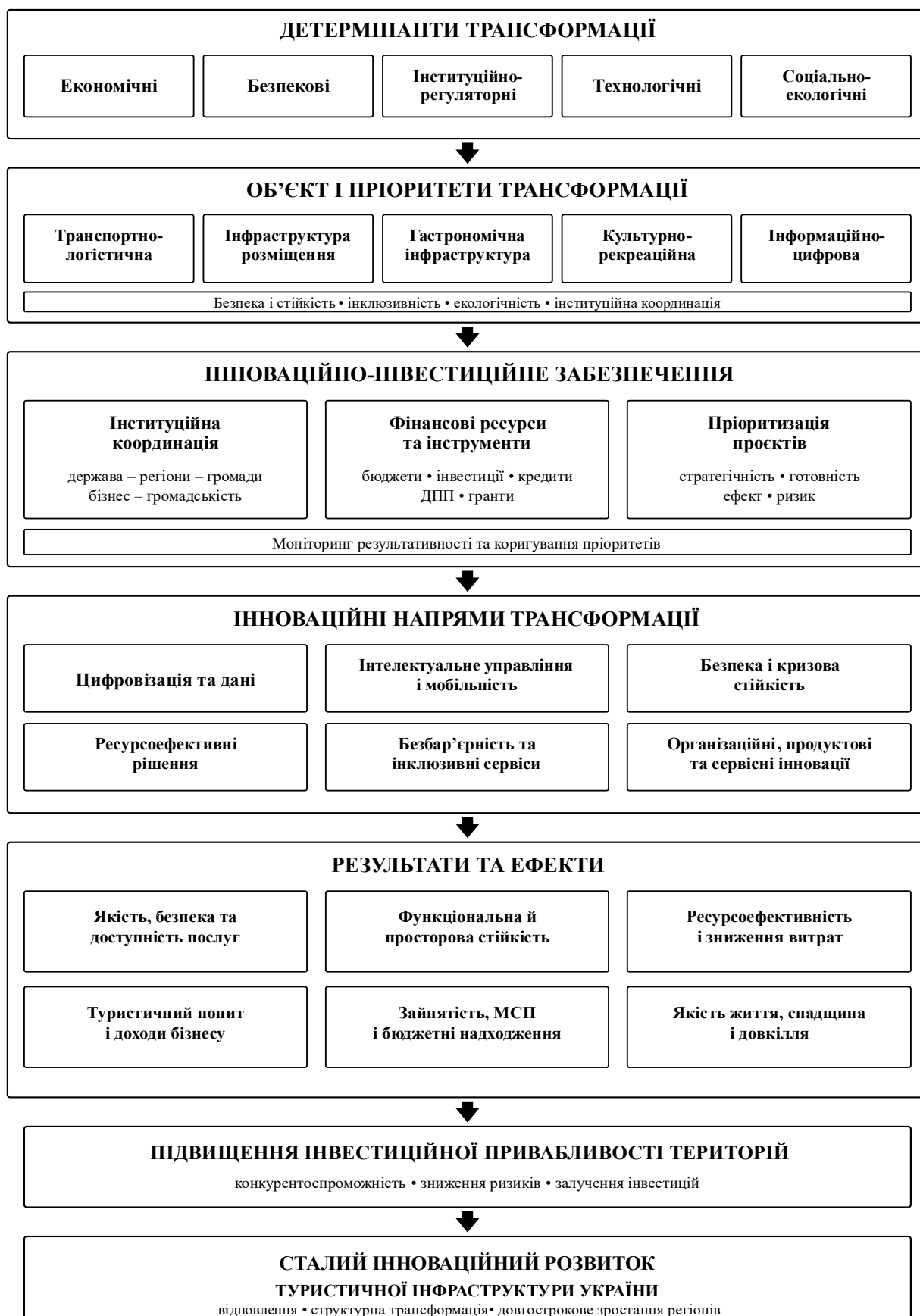


Рисунок 3.4 – Концептуальна модель інноваційно-інвестиційного забезпечення трансформації туристичної інфраструктури України

Джерело: сформовано автором

Отже, інвестиційне забезпечення та впровадження інновацій утворюють взаємопов'язаний контур трансформації туристичної інфраструктури [261].

Для порівняння основних її складових узагальнено показники частки у загальному обсязі капітальних інвестицій, динаміки та варіативності вкладень, співвідношення обсягів реалізованих послуг і капітальних інвестицій, а також статистичного зв'язку між інвестиційною та економічною динамікою. Це дає змогу виявити відмінності у масштабах і стабільності інвестування транспортного, розміщувального, ресторанного та культурно-дозвілєвого секторів. Результати порівняльного оцінювання наведено в табл. 3.16.

Під час інтерпретації результатів слід враховувати, що вартісні показники сформовано у поточних цінах, а коефіцієнти кореляції характеризують синхронність зміни часових рядів, але не доводять причинного впливу інвестицій. Крім того, досліджувані види економічної діяльності охоплюють як туристичні, так і нетуристичні операції, тому отримані результати розглядаються як статистичне наближення інвестиційної динаміки відповідних складових туристичної інфраструктури.

Інклюзивність не включено до порівняльної таблиці як окремий сектор, оскільки вона не утворює самостійного виду економічної діяльності та не має зіставних статистичних рядів капітальних інвестицій і обсягів реалізації. Вона розглядається як наскрізний параметр якості транспортної, розміщувальної, ресторанної та культурно-дозвілєвої інфраструктури і оцінюється за рівнем фізичної, інформаційної, цифрової, сервісної та безпекової доступності, а також за особливостями фінансування відповідних проєктів.

Порівняльне оцінювання засвідчило суттєву неоднорідність складових туристичної інфраструктури за масштабами, динамікою та варіативністю капітальних інвестицій. Транспортний сектор зосереджував найвищу середню частку інвестицій – 4,56%, водночас саме для нього зафіксовано найбільші коливання інвестиційної активності та тісний статистичний взаємозв'язок між обсягами галузевого інвестування і реалізації продукції ($r_1=0,90$).

Таблиця 3.16 – Порівняльні параметри інвестиційного забезпечення та економічної динаміки основних складових туристичної інфраструктури України у 2010-2024 рр.

Група показників	Показник	Наземний, водний та авіаційний транспорт	Тимчасове розміщення	Забезпечення стравами та напоями	Мистецтво, спорт, розваги та відпочинок
Масштаб і динаміка інвестування	Середня частка сектору в загальному обсязі капітальних інвестицій, %	4,56	0,28	0,24	0,57
	Індекс зростання капітальних інвестицій у 2024 р. порівняно з 2010 р., %	563,7	173,5	535,8	459
	Середньорічний темп приросту капітальних інвестицій, %	13,1	4,0	12,7	11,5
Співвідношення масштабів діяльності та інвестування	Середнє співвідношення обсягу реалізованих послуг і капітальних інвестицій, грн/грн	12,52	7,97	34,96	0,67
	Середня інвестиційна ємність, грн капітальних інвестицій на 1 грн реалізованих послуг	0,09	0,15	0,03	2,1
Варіативність інвестування	Коефіцієнт варіації капітальних інвестицій, %	57,2	26,2	48,9	53,4
Статистичний взаємозв'язок інвестиційної та економічної динаміки	r_1 – кореляція між галузевими капітальними інвестиціями та обсягом реалізованих послуг	0,90***	0,25 <i>ns</i>	0,82***	0,65**
	$R^2_1=r^2_1$ – коефіцієнт детермінації парного лінійного зв'язку	0,81	0,06	0,67	0,42
	r_2 – кореляція між загальними капітальними інвестиціями в економіці України та обсягом реалізованих послуг сектору	0,94***	0,96***	0,87***	0,71**

Примітки: n=15; *** $p < 0,001$; ** $p < 0,01$; ns – статистично незначущий зв'язок, $p \geq 0,05$.

Розрахунки виконано за номінальними показниками у поточних цінах.

Джерело: розраховано автором за [247]

Сектор «Тимчасове розміщення» характеризувався найнижчим середньорічним темпом приросту та найстабільнішою динамікою інвестиційних обсягів. Водночас статистично значущого зв'язку між галузевими вкладеннями і обсягом реалізації не встановлено ($r_1=0,25$), що може пояснюватися часовим

лагом інвестицій, сезонністю та залежністю завантаженості від безпекової ситуації й туристичного попиту.

Сектор «Забезпечення стравами та напоями» характеризувався найвищим співвідношенням обсягів реалізації та поточних вкладень – 34,96 грн/грн, що відображає його порівняно низьку капіталомісткість і переважання малого підприємництва. Натомість у секторі мистецтва, спорту, розваг та відпочинку це співвідношення становило 0,67 грн/грн, що зумовлено капіталомісткістю об'єктів, тривалими строками реалізації проєктів і значною часткою суспільних результатів, які не вимірюються обсягом ринкової реалізації.

Виявлені відмінності обґрунтовують диференційований підхід до інвестиційного забезпечення. Для транспорту пріоритетними є відновлення, безпекова стійкість, мультимодальність і цифровізація; для тимчасового розміщення – енергоефективність, безбар'єрність і диверсифікація форматів; для ресторанного господарства – доступ малого бізнесу до фінансування, автоматизація та локальні ланцюги постачання; для культурно-дозвілєвої інфраструктури – змішане фінансування, цифрові формати і інтеграція об'єктів у регіональні туристичні маршрути.

Отже, інноваційно-інвестиційна трансформація складових туристичної інфраструктури потребує диференційованого ресурсного забезпечення з урахуванням їх капіталомісткості, функціонального призначення, безпекової вразливості та здатності створювати економічні й суспільні результати.

Водночас обґрунтування інвестиційних пріоритетів має спиратися не лише на динаміку вкладень, але і на оцінювання ефектів, що формуються у туристичній сфері та на суміжних видах економічної діяльності [265]; [266]. Це зумовлює необхідність подальшого дослідження економічної результативності функціонування туристичної інфраструктури з її мультиплікаційним впливом на регіональний розвиток.

3.3 Економічна результативність функціонування туристичної інфраструктури України: мультиплікативні та фіскальні ефекти

Одним із ключових проявів економічної результативності туристичної діяльності є її мультиплікативний ефект, який характеризує поширення первинного економічного імпульсу від туристичного попиту на взаємопов'язані види економічної діяльності. Витрати відвідувачів на транспорт, проживання, харчування, культурно-дозвіллі, рекреаційні та інші послуги формують доходи підприємств туристичної сфери і одночасно стимулюють попит на продукцію та послуги торгівлі, будівництва, сільського господарства, харчової промисловості, фінансового сектору й інших суміжних видів діяльності.

Економічний вплив туризму охоплює прямі, непрямі та індуковані ефекти. Прямий ефект формується безпосередньо у видах діяльності, що обслуговують туристичний попит. Непрямий ефект виникає внаслідок закупівлі туристичними підприємствами сировини, товарів, енергії, обладнання та професійних послуг у суміжних секторах. Індукований ефект пов'язаний зі зростанням доходів працівників і власників підприємств та подальшим збільшенням їхніх споживчих витрат. Сукупна дія цих каналів впливає на обсяги виробництва, зайнятість, доходи домогосподарств, підприємницьку активність і податкові надходження.

Визначальну роль у формуванні зазначених ефектів відіграє туристична інфраструктура, яка забезпечує матеріальні, просторові, сервісні та організаційні умови туристичної діяльності. Розвинена транспортна, розміщувальна, ресторанна і культурно-дозвілліва інфраструктура підвищує доступність туристичних ресурсів, розширює місткість дестинацій, поліпшує якість обслуговування та створює передумови для збільшення тривалості перебування і витрат відвідувачів. У такий спосіб інфраструктурне забезпечення не лише обслуговує наявний туристичний попит, але і впливає на масштаби його формування та розподіл економічних результатів між видами діяльності.

Водночас економічний потенціал туристичної інфраструктури в Україні реалізується нерівномірно. Регіони відрізняються за транспортною доступністю,

місткістю засобів розміщення, рівнем розвитку сервісів, інвестиційною спроможністю та інтенсивністю міжгалузевих зв'язків. За таких умов оцінювання лише обсягів наданих туристичних послуг або залучених інвестицій не дає повного уявлення про економічну результативність інфраструктурного розвитку. Необхідним є врахування вторинних ефектів, які виникають у суміжних секторах і впливають на зайнятість, доходи, підприємницьку активність та бюджетні надходження.

Дослідження мультиплікативного ефекту туристичної діяльності має важливе наукове й прикладне значення, оскільки дає змогу оцінити не лише безпосередні результати функціонування туристичної інфраструктури, але і визначити масштаби поширення економічного імпульсу в регіональній та національній економіці. Така оцінка необхідна для обґрунтування інвестиційних пріоритетів, встановлення економічної ролі окремих складових туристичної інфраструктури та підвищення результативності державної і регіональної політики у сфері туризму.

У працях М. Бойка [267], М. Колосінської та В. Байди [268] мультиплікативний вплив туризму розглядається як результат розгалуженої взаємодії туристичної сфери із суміжними видами економічної діяльності. Автори наголошують, що оцінювання мультиплікативних ефектів дає змогу визначити, якою мірою первинні витрати або інвестиції у туристичну інфраструктуру сприяють збільшенню зайнятості, доходів населення, підприємницької активності та податкових надходжень. Такий підхід розширює традиційне розуміння економічної результативності туризму, оскільки враховує не лише результати безпосередніх постачальників туристичних послуг, а також і ефекти, що виникають у пов'язаних секторах.

Орленко О. В. [269] розглядає туризм як важливий чинник розвитку готельно-ресторанного бізнесу та інших складових сфери гостинності. У цьому контексті якість інфраструктурного забезпечення визначає здатність території акумулювати туристичні витрати, стимулювати ділову активність і формувати додаткові доходи суб'єктів господарювання. Водночас економічний результат

залежить не лише від кількості відвідувачів, але і від структури туристичного споживання, тривалості перебування та рівня локалізації закупівель підприємств туристичної сфери.

Підвальна О. Г. та Богуславська С. І. [270] акцентують на регіональному вимірі мультиплікативного впливу туризму. Розвиток туристичної інфраструктури, на думку авторок, сприяє розширенню підприємницької активності, збільшенню бюджетних надходжень і посиленню економічної стійкості територій. Особливого значення набуває залучення місцевих виробників і постачальників до обслуговування туристичного попиту, оскільки високий рівень локалізації витрат зменшує вплив доходів за межі регіону та посилює внутрішній мультиплікативний ефект.

Трусова Н. В. та Демко В. С. [271], узагальнюючи зарубіжний досвід оцінювання мультиплікативного впливу інвестицій у туристичну індустрію, підкреслюють значення інноваційного управління інфраструктурними проєктами, цифровізації туристичних сервісів і комплексного планування туристичних потоків. Відповідні інструменти сприяють не лише залученню внутрішніх та іноземних відвідувачів, але і підвищенню узгодженості між транспортними, розміщувальними, ресторанними та культурно-дозвіллевими підприємствами.

Узагальнення наукових підходів дає підстави стверджувати, що економічна результативність інвестицій у туристичну інфраструктуру залежить не лише від їх обсягу, а також і від структури, територіального спрямування та здатності формувати стійкі міжгалузеві зв'язки. Інфраструктурні вкладення можуть сприяти підвищенню продуктивності та якості обслуговування, розширенню пропозиції туристичних послуг, розвитку малого підприємництва, зміцненню локальних ланцюгів постачання та активізації суміжних видів економічної діяльності. Водночас масштаб мультиплікативного ефекту зменшується за високої імпортозалежності, значного впливу доходів за межі території та недостатньої інтегрованості місцевих виробників у туристичний ланцюг створення вартості.

Технологічна модернізація туристичної інфраструктури та впровадження інноваційних рішень в управління й обслуговування відвідувачів створюють передумови для підвищення конкурентоспроможності DESTINACIЙ. Цифровізація сервісів, енерго- та ресурсоефективність, розвиток мультимодальної мобільності, безбар'єрність і персоналізація туристичної пропозиції сприяють поліпшенню якості туристичного досвіду та стійкості підприємств до кризових змін. Однак досягнення довгострокового результату потребує узгодження економічних цілей із завданнями збереження культурної спадщини, природних ресурсів і суспільної доступності туристичного середовища.

Розвиток туристичної інфраструктури може виступати чинником економічного зростання, структурної трансформації регіональної економіки та підвищення інвестиційної привабливості територій. Водночас його економічне значення не слід оцінювати лише за номінальною динамікою доходів або капітальних вкладень. Комплексне оцінювання має враховувати завантаженість засобів розміщення, масштаби пасажирської мобільності, витрати відвідувачів на харчування, торгівлю, дозвілля та рекреаційні послуги, а також обсяги закупівель підприємств туристичної сфери у суміжних секторах.

Отже, економічна результативність туристичної інфраструктури формується через поєднання безпосередніх результатів діяльності її основних складових із непрямими та індукованими ефектами, що поширюються на інші види економічної діяльності. Її мультиплікативний вплив проявляється у збільшенні валового випуску, зайнятості, доходів підприємств і домогосподарств, податкових надходжень та інвестиційної активності. Це зумовлює необхідність застосування міжгалузевого підходу, який дає змогу кількісно оцінити масштаби поширення економічного імпульсу від зростання кінцевого попиту на продукцію та послуги туристичної інфраструктури.

Для оцінювання мультиплікативного впливу туристичної інфраструктури застосовують два базові підходи: кейнсіанські моделі доходу та міжгалузеві моделі «витрати–випуск». Теоретичні засади мультиплікативного аналізу розроблено у працях Дж. Кейнса, П. Самуельсона, С. Фішера, В. Арчера,

С. Оуена та Х. Клемента. Кейнсіанський підхід відображає залежність сукупного доходу від приросту автономних витрат з урахуванням витоків у формі заощаджень, імпорту та податкових вилучень. Водночас він не дає змоги безпосередньо простежити, у яких саме видах економічної діяльності формується додатковий випуск під впливом туристичного попиту [267].

Для дослідження туристичної інфраструктури дисертанткою визначена як більш придатна модель міжгалузевого балансу «витрати–випуск» В. Леонтьєва. Її перевага полягає у можливості кількісно відобразити виробничо-технологічні зв'язки між транспортом, засобами розміщення, ресторанним господарством, культурно-дозвіллевою сферою та секторами, які постачають їм товари, ресурси й послуги. Це дає змогу оцінити не лише початковий приріст діяльності туристичної інфраструктури, але і визначити непрямий економічний ефект, що поширюється на суміжні види економічної діяльності.

Базова модель Леонтьєва ґрунтується на балансовому співвідношенні між валовим випуском, проміжним споживанням і кінцевим попитом:

$$X = AX + Y, X = (I - A)^{-1}Y, \quad (3.4)$$

де X – вектор валового випуску видів економічної діяльності; A – матриця коефіцієнтів прямих витрат; Y – вектор кінцевого попиту; I – одинична матриця; $(I - A)^{-1}$ – обернена матриця Леонтьєва, або матриця повних витрат.

Коефіцієнт прямих витрат визначається як частка продукції виду діяльності i , використаної для виробництва валового випуску виду діяльності j :

$$a_{ij} = \frac{z_{ij}}{X_j}, \quad (3.5)$$

де z_{ij} – обсяг продукції виду діяльності i , спожитий видом діяльності j у процесі виробництва; X_j – валовий випуск виду діяльності j .

Матриця A характеризує прямі потреби секторів у продукції один одного, тоді як обернена матриця $(I - A)^{-1}$ відображає повний обсяг валового випуску, необхідний для задоволення одиниці кінцевого попиту. Її елементи враховують як початкову реакцію відповідного сектору, так і послідовні виробничі імпульси, що виникають у ланцюгах постачання. У межах дослідження зміна кінцевого попиту на послуги туристичної інфраструктури розглядається як первинний економічний імпульс. Він зумовлює додаткову потребу у транспортних, продовольчих, торговельних, будівельних, фінансових, адміністративних та інших ресурсах. Отже, модель Леонтьєва дає змогу визначити не декларативне, а кількісно вимірюване поширення економічного ефекту туристичної діяльності між взаємопов'язаними секторами.

Застосування міжгалузевого підходу забезпечує вирішення трьох аналітичних завдань: установлення структури прямих витрат туристичної інфраструктури, оцінювання непрямого приросту валового випуску у суміжних видах діяльності та визначення сукупного мультиплікатора зміни кінцевого попиту. Саме тому модель «витрати–випуск» обрано методичною основою подальшого оцінювання мультиплікативної результативності туристичної інфраструктури України.

Таким чином, математична конструкція $(I - A)^{-1}$ відображає реакцію економічної системи на зміну кінцевого попиту та дає змогу кількісно оцінити поширення прямих і непрямих виробничих ефектів між взаємопов'язаними видами економічної діяльності [271].

Оцінювання мультиплікативного ефекту туристичної інфраструктури здійснено на основі моделі міжгалузевого балансу В. Леонтьєва та офіційної таблиці «витрати–випуск» України за 2021 р. за розширеним переліком видів економічної діяльності [273]. Використаний масив є останнім доступним деталізованим джерелом, яке дає змогу відтворити структуру проміжного споживання та міжгалузових виробничих зв'язків національної економіки.

Розраховані коефіцієнти мають відносний характер і характеризують не абсолютні обсяги виробництва, а структурну реакцію економічної системи на

зміну кінцевого попиту. Тому дані за 2021 р. використано як базову оцінку довоєнної інтенсивності міжгалузевих взаємозв'язків туристичної інфраструктури. Водночас їх перенесення на умови воєнної та повоєнної економіки потребує обережності, оскільки після 2022 р. відбулися істотні зміни у виробничих ланцюгах, транспортній логістиці, структурі споживання, імпортозалежності та територіальному розміщенні економічної активності.

У 2023-2024 рр. окремі складові туристичної інфраструктури демонстрували ознаки адаптації після різкого спаду 2022 р. Це проявилось у відновленні частини діяльності у сфері тимчасового розміщення, транспортного обслуговування та культурно-дозвіллевих послуг. Водночас така динаміка не дає підстав автоматично стверджувати про зростання мультиплікативного коефіцієнта, оскільки його величина залежить не тільки від обсягів реалізації, але і від структури проміжного споживання, частки імпорту, локалізації закупівель та стійкості міжгалузевих зв'язків. Отже, отримані результати слід інтерпретувати як базову структурну оцінку мультиплікативного потенціалу туристичної інфраструктури України, сформовану за довоєнною моделлю міжгалузевих зв'язків. Її аналітичне значення полягає у визначенні напрямів поширення економічного імпульсу від туристичного попиту та виявленні видів діяльності, через які формуються непрямі виробничі ефекти.

Базова таблиця «витрати–випуск» має розмірність 42·42 і охоплює 42 види економічної діяльності, які представлені у її рядках і стовпцях. Оскільки у статистичній структурі відсутні окремі категорії «туризм» і «туристична інфраструктура», наступним етапом дослідження стало виокремлення видів діяльності, які безпосередньо забезпечують формування туристичного продукту, обслуговування туристичних потоків і функціонування основних складових туристичної інфраструктури.

Для оцінювання мультиплікативного впливу туристичної інфраструктури виокремлено види економічної діяльності, які безпосередньо формують туристичний продукт або забезпечують функціонування його інфраструктурних складових через постачання товарів, ресурсів і послуг. Відбір здійснено з

урахуванням структури туристичного споживання, характеру міжгалузевих потоків та ролі відповідних секторів у формуванні валового випуску й доданої вартості. До ядра туристичної інфраструктури віднесено транспорт, тимчасове розміщування і організацію харчування, а також мистецтво, спорт, розваги та відпочинок. Сільське господарство, харчова промисловість, будівництво, торгівля, операції з нерухомістю, фінансова й страхова діяльність та адміністративне обслуговування розглядаються як суміжні сектори, через які поширюються непрямі виробничі ефекти туристичного попиту. Функціональну роль відібраних видів діяльності в міжгалузевій моделі узагальнено в табл. 3.17.

Таблиця 3.17 – Види економічної діяльності, включених до моделі мультиплікативного впливу туристичної інфраструктури

Вид економічної діяльності та код КВЕД	Функція у туристичній системі	Канал формування мультиплікативного ефекту
Сільське, лісове та рибне господарство (A01-A03), суміжний сектор	Постачання продовольчої сировини, локальної продукції та ресурсів для закладів харчування, засобів розміщення і рекреаційних комплексів	Зростання туристичного попиту активізує аграрне виробництво, локальні ланцюги постачання, зайнятість і доходи у сільських територіях
Виробництво харчових продуктів, напоїв і тютюнових виробів (C10-C12), суміжний сектор	Забезпечення закладів розміщення, ресторанного господарства та туристичних комплексів харчовою продукцією і напоями	Туристичні витрати на харчування формують додатковий попит на продукцію харчової промисловості та пов'язані виробничі ресурси
Будівництво (F41-F43), суміжний сектор	Створення, реконструкція, відновлення й технологічне оновлення транспортних, розміщувальних, рекреаційних та інших інфраструктурних об'єктів	Інвестиції у туристичну інфраструктуру генерують додатковий попит на будівельні роботи, матеріали, обладнання та інженерні послуги
Оптова та роздрібна торгівля; ремонт автотранспортних засобів (G45-G47), суміжний сектор	Забезпечення відвідувачів товарами повсякденного попиту, сувенірною продукцією, паливом та супутніми послугами	Частина туристичних витрат трансформується у торговельний оборот і поширює економічний імпульс на виробників, постачальників та сервісні підприємства
Транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність (H49-H53), ядро інфраструктури	Забезпечення доступу до дестинацій, мобільності відвідувачів і логістичного супроводу туристичного обслуговування	Транспортні витрати формують прямий ефект у секторі та непрямий попит на паливо, ремонт, страхування, цифрові й інші супутні послуги

Продовження табл. 3.17

Тимчасове розміщування й організація харчування (I55-I56), ядро туристичної інфраструктури	Надання базових послуг проживання та харчування відвідувачів	У секторі концентрується значна частина туристичних витрат, які через закупівлі товарів, енергії та послуг поширюються на суміжні види діяльності
Мистецтво, спорт, розваги та відпочинок (R90-R93), ядро туристичної інфраструктури	Формування культурної, подієвої, спортивної, рекреаційної та дозвілєвої складових туристичного продукту	Розширення туристичної пропозиції збільшує попит на транспортні, розміщувальні, ресторанні, торговельні та організаційні послуги
Операції з нерухомим майном (L68), суміжний сектор	Надання в користування житлових і комерційних приміщень для функціонування засобів розміщення та туристичних підприємств	Розвиток туристичної діяльності підвищує попит на оренду, управління об'єктами та альтернативні формати тимчасового проживання
Фінансова та страхова діяльність (K64-K66), суміжний сектор	Кредитування, проведення розрахунків, страхування туристичних ризиків та фінансування інфраструктурних проєктів	Забезпечує рух фінансових ресурсів, зниження ризиків і реалізацію інвестиційних рішень у туристичній сфері
Діяльність у сфері адміністративного та допоміжного обслуговування (N77-N82), суміжний сектор	Туроператорська й турагентська діяльність, оренда транспортних засобів, організація подій, бронювання та інше допоміжне обслуговування	Координує взаємодію складових туристичного продукту та передає імпульс кінцевого попиту постачальникам транспортних, сервісних і організаційних послуг

Джерело: сформовано автором на основі [273]

Наведена структура поєднує три види діяльності, що утворюють ядро туристичної інфраструктури, та сім суміжних секторів, залучених до її ресурсного, фінансового, будівельного, торговельного і організаційного забезпечення. Таке групування дає змогу простежити, як первинне зростання кінцевого попиту на транспортні, розміщувальні, ресторанні та культурно-дозвілєві послуги трансформується у додатковий валовий випуск у пов'язаних видах економічної діяльності. Водночас включення відповідних секторів до моделі не означає, що весь обсяг їх діяльності має туристичне призначення. У міжгалузевому аналізі вони характеризують виробничі канали, через які поширюється економічний імпульс туристичного попиту. Такий підхід дозволяє

відокремити безпосередні результати функціонування туристичної інфраструктури від непрямих ефектів, сформованих у її ланцюгах постачання.

Для наочного відображення каналів поширення економічного впливу туристичної інфраструктури на суміжні види економічної діяльності дисертанткою розроблено концептуальну радіально-циклічну модель формування мультиплікативного ефекту. Вона відображає послідовну трансформацію туристичного попиту у доходи підприємств, міжгалузеві закупівлі, зайнятість, інвестиції та соціально-економічні результати регіонального розвитку (рис. 3.5).

Представлена на рис. 3.5 модель позиціонує туристичну інфраструктуру як вузловий елемент регіональної економічної системи, через який первинний туристичний попит передається транспортному, розміщувальному, ресторанному, культурно-дозвіллевому та іншим пов'язаним видам діяльності. Витрати відвідувачів формують доходи підприємств, активізують закупівлю товарів і послуг у суміжних секторах, підтримують зайнятість та створюють передумови для подальшого інвестування в інфраструктурні об'єкти.

На відміну від лінійного представлення економічного впливу, запропонована модель відображає наявність зворотного контуру: сформовані доходи, податкові надходження та інвестиційні ресурси можуть спрямовуватися на технологічне оновлення, розширення місткості та підвищення якості туристичної інфраструктури. Це створює передумови для нового зростання туристичного попиту та повторного поширення економічного імпульсу між взаємопов'язаними секторами.

Отже, мультиплікативний ефект туристичної інфраструктури має міжгалузевий і відтворювальний характер. Він не обмежується безпосередніми результатами туристичних підприємств, а охоплює додатковий випуск, доходи та зайнятість у ланцюгах постачання. Така логіка обґрунтовує застосування моделі «витрати–випуск» В. Леонтьєва для кількісного оцінювання прямих і непрямих виробничих ефектів туристичного попиту.



Рисунок 3.5 – Радіально-циклічна модель формування мультиплікативного ефекту туристичної інфраструктури в регіональній економіці

Джерело: сформовано автором

Відбір видів економічної діяльності для побудови агрегованої моделі має аналітичний характер і спрямований на виокремлення основних каналів поширення туристичного попиту. Такий підхід не тільки заперечує участь інших

секторів економіки у забезпеченні туристичної діяльності, але і дає змогу зосередити розрахунок на видах діяльності, які формують ядро туристичної інфраструктури або мають найбільш виражені виробничі зв'язки з ним.

Водночас транспорт, ресторанне господарство, культурно-дозвіллева діяльність та інші включені до моделі сектори обслуговують не лише туристів, а також і місцеве населення та суб'єктів інших видів економічної діяльності. Тому під час інтерпретації результатів необхідно враховувати туристично орієнтовану частину їх продукції та послуг.

Методичним орієнтиром для такого розмежування є Методика розрахунку обсягів туристичної діяльності, яка затверджена наказом Державної туристичної адміністрації України та Державного комітету статистики України від 12 листопада 2003 р. № 142/394 [274] і зареєстрована в Міністерстві юстиції України 8 грудня 2003 р. за № 1128/8449. У ній туристичне споживання визначається як частина обсягу продукції та послуг відповідних видів діяльності, що безпосередньо спрямовується на задоволення потреб відвідувачів. Орієнтовна частка туристичного споживання становить близько 90% у секторі тимчасового розміщування, 20-60% у ресторанному господарстві, 60-80% у транспортному обслуговуванні та до 80% у сфері мистецтва, спорту, розваг і відпочинку.

Наведені інтервали використано як аналітичні орієнтири для врахування неоднакової туристичної спрямованості досліджуваних секторів. Вони дають змогу відмежувати частину продукції та послуг, пов'язану з туристичним споживанням, від діяльності, орієнтованої на місцеве населення та інші категорії споживачів. Тому отриманий мультиплікатор слід інтерпретувати як модельну оцінку міжгалузевого ефекту туристичної інфраструктури при прийнятій структури агрегування секторів, а не як результат, що охоплює весь обсяг діяльності відповідних видів економічної діяльності.

Відібрані види економічної діяльності, залучені до формування туристичного продукту та ресурсного забезпечення туристичної інфраструктури, систематизовано в Додатку М (табл. М1) за даними таблиці

«витрати–випуск» України за 2021 р. у цінах споживачів за розширеним переліком видів економічної діяльності [273].

Для міжгалузевого оцінювання сформовано умовну агреговану категорію «Туристична інфраструктура», до складу якої включено транспортні види діяльності (H49-H53), тимчасове розміщування й організацію харчування (I55-I56), а також мистецтво, спорт, розваги та відпочинок (R90-R93). Таке агрегування поєднує основні інфраструктурні складові, що забезпечують мобільність, проживання, харчування та культурно-рекреаційне обслуговування відвідувачів. Водночас сформована категорія має модельний характер і використовується для узагальненого відображення міжгалузевих зв'язків туристичної інфраструктури, а не для ототожнення всього випуску зазначених секторів із туристичною діяльністю.

На основі вихідних потоків проміжного споживання автором побудовано матрицю коефіцієнтів прямих витрат A , елементи якої характеризують обсяг продукції виду діяльності i , необхідний для виробництва одиниці валового випуску виду діяльності j . Далі сформовано матрицю $(I-A)$, що відображає систему балансових співвідношень між валовим випуском, проміжним споживанням і кінцевим попитом у межах агрегованої моделі.

Обернення матриці $(I-A)$ дало змогу отримати матрицю повних витрат B , або обернену матрицю Леонтьєва:

$$M_j = \sum_{i=1}^n l_{ij}, \quad (3.6)$$

де M_j – мультиплікатор для галузі j , а l_{ij} – елемент матриці $(I-A)^{-1}$, що відображає вплив галузі j на сектор i .

Кожен елемент l_{ij} цієї матриці показує, який сукупний обсяг валового випуску виду діяльності i , необхідний для забезпечення одиниці кінцевого попиту на продукцію виду діяльності j . Отже, обернена матриця враховує не лише початкову реакцію сектору на зміну кінцевого попиту, але і послідовні

непрямі виробничі ефекти, що поширюються через систему міжгалузевих поставок [275].

Таким чином, отриманий мультиплікатор характеризує сукупну реакцію валового випуску представлених у моделі секторів на одиничне збільшення кінцевого попиту на продукцію та послуги туристичної інфраструктури. Він охоплює прямий і непрямий виробничі ефекти, але не враховує індукованого впливу, що формується через доходи та споживчі витрати домогосподарств.

Для агрегованого сектору «Туристична інфраструктура» мультиплікатор валового випуску розраховано як суму елементів відповідного стовпця оберненої матриці Леонтьєва:

$$MTI=0,0083+0,0034+0,0460+0,0972+0,1052+0,0160+0,0451+1,0801=1,401.$$

Отримане значення означає, що збільшення кінцевого попиту на продукцію та послуги агрегованого сектору «Туристична інфраструктура» на 1 грн потребує приросту сукупного валового випуску представлених у моделі видів економічної діяльності на 1,40 грн. Із цього обсягу 1 грн становить початковий прямий ефект, близько 0,08 грн – додатковий внутрішньосекторний випуск, а приблизно 0,32 грн – непрямий приріст випуску у суміжних секторах, зокрема в будівництві, торгівлі, фінансовій та страховій діяльності, операціях із нерухомим майном, харчовій промисловості і адміністративному обслуговуванні.

Розрахований показник є мультиплікатором валового випуску першого типу, оскільки охоплює прямий ефект зростання кінцевого попиту та непрямі виробничі ефекти, що поширюються через систему міжгалузевих поставок. Його значення підтверджує, що економічний результат функціонування туристичної інфраструктури не обмежується діяльністю підприємств, які безпосередньо обслуговують відвідувачів, а передається іншим видам економічної діяльності через закупівлю товарів, ресурсів і послуг.

Водночас базова модель не враховує індукований ефект, який виникає внаслідок збільшення доходів найманих працівників та подальшого зростання споживчих витрат домогосподарств. Тому для розширення оцінки економічної

результативності туристичної інфраструктури застосовано модель Леонтьєва другого типу, до складу якої ендогенно включено сектор домогосподарств. Така модифікація дає змогу поряд із прямими та непрямими виробничими ефектами врахувати додатковий економічний імпульс, сформований через механізм оплати праці та кінцевого споживання населення.

Другий підхід до визначення мультиплікатора туристичної інфраструктури реалізується за аналогічним алгоритмом розрахунків, проте з використанням модифікованої матриці міжгалузевих взаємозв'язків, що враховує індукований вплив доходів домогосподарств.

Отримані елементи оберненої матриці Леонтьєва характеризують повний приріст валового випуску кожного представленого виду економічної діяльності, необхідний для забезпечення одиниці кінцевого попиту у відповідному секторі. Результати розрахунку мультиплікатора валового випуску першого типу наведено в Додатку М (табл. М2).

Обернена матриця Леонтьєва відображає повний приріст валового випуску у представлених видах економічної діяльності, необхідний для забезпечення одиниці кінцевого попиту в кожному секторі. Для агрегованої категорії «Туристична інфраструктура» матриця першого типу враховує початковий прямий ефект і непрямі виробничі імпульси, що поширюються через закупівлю товарів, ресурсів і послуг у суміжних секторах. Водночас вона не охоплює подальшого впливу зростання доходів працівників на кінцеве споживання домогосподарств.

Для врахування цього каналу економічного впливу застосовано розширену модель міжгалузевого балансу – матрицю Леонтьєва другого типу. Її економічна сутність полягає в ендогенному включенні сектору домогосподарств до системи міжгалузевих взаємозв'язків. Зростання кінцевого попиту на продукцію та послуги туристичної інфраструктури спричиняє збільшення валового випуску і оплати праці, частина якої повертається в економічний оборот у формі споживчих витрат населення. У результаті формується додатковий, індукований економічний ефект.

Модифікована матриця доповнюється рядком «Оплата праці найманих працівників», який характеризує частку оплати праці у валовому випуску відповідних секторів, і стовпцем «Споживчі витрати домогосподарств», що відображає розподіл споживчого попиту населення між видами економічної діяльності. Це трансформує базову виробничу модель у розширену систему, яка охоплює прямі, непрямі та індуковані ефекти функціонування туристичної інфраструктури [275].

Із вихідної матриці $42 \cdot 42$ відібрано десять видів економічної діяльності: три складові ядра туристичної інфраструктури та сім суміжних секторів. Після агрегування трьох складових ядра в єдину категорію «Туристична інфраструктура» сформовано матрицю розмірністю $8 \cdot 8$. Ендогенне включення сектору домогосподарств збільшило розмірність модифікованої матриці другого типу до $9 \cdot 9$. Її вихідні параметри, структура та результати обернення наведено в Додатку М (табл. М3). Розрахунок виконано за даними таблиці «витрати–випуск» України за 2021 р. у цінах споживачів за розширеним переліком видів економічної діяльності [277].

За результатами розрахунку мультиплікатор валового випуску туристичної інфраструктури другого типу становить 5,2. Це означає, що за прийнятої структури моделі збільшення кінцевого попиту на продукцію та послуги агрегованого сектору «Туристична інфраструктура» на 1 грн супроводжується приростом сукупного валового випуску представлених секторів на 5,2 грн. Отриманий результат охоплює 1 грн початкового прямого ефекту, непрямий виробничий ефект, сформований у ланцюгах міжгалузевих поставок, та індукований ефект, пов'язаний з доходами найманих працівників і подальшими споживчими витратами домогосподарств.

Порівняння результатів двох моделей засвідчує істотне розширення оцінюваного економічного впливу після включення сектору домогосподарств. Мультиплікатор другого типу перевищує мультиплікатор першого типу у $5,2/1,4=3,71$ рази:

Така різниця відображає вагому роль індукованого каналу в межах побудованої моделі: частина доходів, сформованих у туристичній інфраструктурі та пов'язаних секторах, перетворюється на новий споживчий попит і генерує повторні цикли економічної активності.

Отже, модель першого типу характеризує прямі та непрямі виробничі наслідки зміни туристичного попиту, тоді як модель другого типу додатково враховує його поширення через оплату праці та споживання домогосподарств. Сукупне застосування обох підходів дає змогу розмежувати основні канали формування економічного ефекту туристичної інфраструктури та показати, що її вплив не обмежується безпосередніми результатами транспортних, розміщувальних, ресторанних і культурно-дозвіллевих підприємств.

Водночас отримане значення 5,2 слід розглядати як модельну структурну оцінку, сформовану за параметрами міжгалузевих зв'язків 2021 р. Воно характеризує потенційний масштаб поширення початкового економічного імпульсу за прийнятих умов агрегування секторів і включення домогосподарств, але не є прогнозом фактичного приросту валового випуску у воєнний або повоєнний період.

Отримані значення засвідчують, що в межах побудованої моделі туристична інфраструктура формує економічний імпульс, який поширюється на торгівлю, будівництво, харчову промисловість, фінансову й страхову діяльність, операції з нерухомим майном та адміністративне обслуговування. Урахування таких міжгалузевих ефектів під час формування державної та регіональної туристичної політики дає змогу обґрунтовувати інфраструктурні пріоритети не лише за безпосередніми результатами туристичних підприємств, але і за масштабом додаткового валового випуску, що формується у пов'язаних видах економічної діяльності.

Розрахунки ґрунтуються на структурі міжгалузевих зв'язків України у 2021 р. і тому характеризують базовий довоєнний стан економічної системи. Ознаки адаптації окремих складових туристичної інфраструктури у 2023-2024 рр. не дають підстав автоматично переносити отримані коефіцієнти на

сучасні умови або припускати їх зростання. Величина мультиплікатора залежить не тільки від обсягів діяльності, а також і від структури проміжного споживання, імпортозалежності, локалізації закупівель, оплати праці та споживчої поведінки домогосподарств. Тому значення коефіцієнтів 1,4 і 5,2 надалі використовуються як фіксовані модельні параметри для сценарної інтерпретації потенційного економічного ефекту.

Для поглиблення аналізу здійснено сценарне оцінювання приросту валового випуску за різних величин початкового збільшення кінцевого попиту на продукцію та послуги туристичної інфраструктури. Такий підхід дає змогу кількісно продемонструвати масштаб поширення первинного економічного імпульсу за незмінної структури міжгалузевих зв'язків і фіксованих значень мультиплікаторів першого та другого типів.

Приріст сукупного валового випуску представлених у моделі секторів визначається за формулою:

$$\Delta X = M \cdot \Delta Y, \quad (3.7)$$

де ΔX – приріст валового випуску економіки; M – мультиплікатор туристичної інфраструктури; ΔY – приріст кінцевого попиту на продукцію та послуги туристичної інфраструктури.

Застосування цієї залежності дає змогу зіставити результати базової моделі першого типу, яка охоплює прямі та непрямі виробничі ефекти, з результатами розширеної моделі другого типу, що додатково враховує індукований вплив доходів найманих працівників і споживчих витрат домогосподарств. Результати сценарного оцінювання наведено в табл. 3.18.

Результати сценарного оцінювання демонструють пропорційне зростання сукупного валового випуску залежно від величини початкового економічного імпульсу. При збільшенні кінцевого попиту на 50 млн грн приріст валового випуску становить 70 млн грн у моделі першого типу та 260 млн грн у моделі другого типу. Отже, 190 млн грн різниці формуються внаслідок урахування

індукованого каналу, пов'язаного з оплатою праці та подальшими споживчими витратами домогосподарств.

Таблиця 3.18 – Сценарне оцінювання приросту валового випуску за умови збільшення кінцевого попиту на продукцію та послуги туристичної інфраструктури

Приріст кінцевого попиту на продукцію та послуги туристичної інфраструктури, млн грн	Приріст валового випуску за мультиплікатором першого типу ($M_1 = 1,4$), млн грн	Приріст валового випуску за мультиплікатором другого типу ($M_2 = 5,2$), млн грн	Додатковий ефект за рахунок індукованого впливу, млн грн	Коефіцієнт мультиплікативного посилення (M_2/M_1)
50	70	260	190	3,71
100	140	520	380	
200	280	1040	760	
500	700	2600	1900	

Примітка: сценарні результати розраховано за умови лінійної залежності між приростом кінцевого попиту та валового випуску, незмінності міжгалузевих коефіцієнтів і відсутності обмежень виробничих потужностей. Показники є модельними оцінками, а не прогнозом фактичної динаміки економіки.

Джерело: розраховано автором

За приросту кінцевого попиту на 100 млн грн сукупний валовий випуск збільшується відповідно на 140 і 520 млн грн, а розрахунковий індукований компонент становить 380 млн грн. За сценарію 200 млн грн відповідні значення досягають 280, 1040 і 760 млн грн.

Найбільший із розглянутих сценаріїв передбачає збільшення кінцевого попиту на 500 млн грн. За мультиплікатором першого типу це відповідає приросту валового випуску на 700 млн грн, тоді як включення доходів і споживчих витрат домогосподарств підвищує модельну оцінку до 2600 млн грн. Різниця між результатами двох моделей становить 1900 млн грн і характеризує розрахунковий індукований ефект.

Незмінне значення коефіцієнта мультиплікативного посилення – 3,71 – зумовлене фіксованим співвідношенням між мультиплікаторами другого і першого типів. Тому сценарна таблиця відображає не зміну величини мультиплікатора залежно від обсягу попиту, а пропорційне масштабування

економічного ефекту за незмінних параметрів міжгалузевої моделі. Водночас включення індукованого компонента істотно розширює оцінюваний масштаб впливу туристичної інфраструктури, що зумовлює необхідність структурної декомпозиції загального ефекту за прямим, непрямим та індукованим каналами.

Отже, за параметрів побудованої моделі врахування доходів найманих працівників і подальших споживчих витрат домогосподарств збільшує оцінку сукупного приросту валового випуску у 3,71 раза порівняно з моделлю, яка охоплює лише прямі та непрямі виробничі ефекти. Це співвідношення характеризує не зміну самого туристичного попиту, а розширення переліку каналів, через які початковий економічний імпульс поширюється у національній економіці.

Для визначення внеску окремих каналів економічного впливу здійснено структурну декомпозицію мультиплікатора туристичної інфраструктури. Прямий ефект відображає початковий приріст валового випуску, спричинений збільшенням кінцевого попиту на продукцію та послуги агрегованого сектору «Туристична інфраструктура». Непрямий ефект формується у процесі закупівлі товарів, ресурсів і послуг у суміжних видах економічної діяльності. Індукований ефект виникає внаслідок збільшення доходів найманих працівників і подальшого спрямування частини цих доходів на кінцеве споживання. Результати декомпозиції наведено в табл. 3.19.

Таблиця 3.19 – Структурна декомпозиція мультиплікативного ефекту туристичної інфраструктури

Компонент мультиплікативного ефекту	Абсолютне значення ефекту	Частка у структурі загального ефекту, %
Прямий ефект	1,0	19,2
Непрямий ефект	0,4	7,7
Індукований ефект	3,8	73,1
Загальний мультиплікативний ефект	5,2	100

Джерело: розраховано автором

Декомпозиція показує, що в межах побудованої моделі найбільша частка сукупного мультиплікативного ефекту припадає на індукований компонент –

73,1%. Прямий ефект становить 19,2%, а непрямий виробничий ефект, сформований через міжгалузеві закупівлі, – 7,7%. Така структура свідчить, що поширення початкового імпульсу туристичного попиту значною мірою залежить від взаємозв'язку між виробництвом, оплатою праці та споживчими витратами домогосподарств. Залучення малого і середнього бізнесу до локальних ланцюгів постачання посилює територіальну локалізацію непрямих та індукованих ефектів, тоді як соціальні інновації підприємств сприяють поєднанню економічної активності зі створенням зайнятості та розв'язанням суспільно значущих проблем територій [277].

Водночас переважання індукованого компонента слід інтерпретувати в межах прийнятих параметрів розширеної матриці Леонтьєва, відображаючи модельну структуру економічних взаємозв'язків 2021 р., а не фактично спостережуваний розподіл результатів у воєнний період. Проте проведена декомпозиція дає змогу чітко розмежувати первинний приріст випуску, непрямі результати в ланцюгах постачання та додатковий ефект, сформований через доходи і споживання населення.

Результати міжгалузевого аналізу підтверджують, що економічна роль туристичної інфраструктури не обмежується безпосередньою діяльністю транспортних, розміщувальних, ресторанних і культурно-дозвіллевих підприємств. Зростання кінцевого попиту у цих секторах формує додатковий валовий випуск у торгівлі, харчовій промисловості, будівництві, фінансовій та страховій діяльності, операціях із нерухомим майном й адміністративному обслуговуванні. Отже, результативність розвитку туристичної інфраструктури має оцінюватися з урахуванням не лише галузевих показників, але і масштабів поширення економічного імпульсу на суміжні види діяльності.

Розрахований мультиплікатор другого типу $M_2=5,2$ набуває подальшого прикладного використання у розділі 5 дисертації. Його застосовано як розрахунковий параметр авторської інвестиційної моделі для визначення очікуваного економічного ефекту від реалізації пріоритетних заходів трансформації туристичної інфраструктури. Це забезпечує методичний зв'язок

між оцінюванням міжгалузевої результативності, обґрунтуванням інвестиційних рішень та визначенням потенційних результатів їх реалізації.

Таким чином, мультиплікативний аналіз виконує подвійну функцію. По-перше, він кількісно характеризує прямі, непрямі та індуковані наслідки зміни кінцевого попиту на продукцію і послуги туристичної інфраструктури. По-друге, його результати формують аналітичну основу для подальшого обґрунтування пріоритетів інвестиційного забезпечення та оцінювання очікуваних ефектів трансформації туристичної інфраструктури.

Поряд із формуванням додаткового валового випуску, зайнятості та доходів, туристична діяльність створює фіскальний ефект через сплату податків і зборів суб'єктами туристичної сфери. Тому наступним етапом дослідження є оцінювання динаміки, структури та концентрації податкових надходжень, що дає змогу визначити внесок туристичної діяльності у формування дохідної бази державного та місцевих бюджетів.

Фіскальна результативність туристичної сфери залежить від масштабів реалізації послуг, кількості та структури платників, організаційних форм підприємництва, рівня офіційної зайнятості та концентрації економічної активності в окремих сегментах. Збільшення туристичного попиту розширює податкову базу не лише підприємств розміщення, туроператорів і туристичних агентств, а також і пов'язаних з ними видів діяльності. Водночас податкові надходження не є автоматичним наслідком розвитку інфраструктури: їх величина визначається фінансовими результатами суб'єктів господарювання, режимами оподаткування, рівнем податкової дисципліни та повнотою статистичного охоплення туристичної діяльності.

Аналіз податкових надходжень дає змогу оцінити один із вимірів економічної результативності туристичної інфраструктури – її здатність генерувати фінансові ресурси для державного та місцевих бюджетів. Сформована дохідна база може використовуватися для фінансування інфраструктурних, соціальних і регіональних програм, однак масштаб такого перерозподілу залежить від структури бюджетної системи та напрямів

використання публічних коштів [278]. Отже, фінансовий ефект доцільно розглядати не тільки як суму податкових платежів, але і як показник інтенсивності формалізованої економічної активності у туристичній сфері.

Проблематика оподаткування туристичної діяльності широко представлена у працях вітчизняних науковців. А. В. Кравченко досліджує специфіку оподаткування суб'єктів туристичної діяльності та обґрунтовує необхідність удосконалення податкових умов їх функціонування [280]. Діденко А. В. аналізує структуру системи оподаткування туристичного бізнесу та її взаємозв'язок з економічною активністю суб'єктів галузі [281]. О. Г. Розметова розглядає державне регулювання оподаткування туристичних підприємств і роль податкової політики у формуванні сприятливого підприємницького середовища [282].

Юрченко Н. І., Кадирус І. Г. і Безугла Л. С. досліджують інституційні зміни економічного середовища туристичної сфери в контексті трансформації податкової системи [282]. О. Л. Гальцова та Н. І. Юрченко систематизують сучасні напрями розвитку оподаткування туристичної індустрії, поєднуючи аналіз загальних податкових інструментів і спеціальних стимулів [283]. В. В. Папп та Н. В. Бошота акцентують увагу на фінансовій функції платежів туристичних підприємств і можливостях зміцнення бюджетної бази [284]. Момонт Т. В. пов'язує результативність податкового адміністрування з організацією фінансового, податкового та управлінського обліку на туристичних підприємствах [285]. Томнюк Т. Л. обґрунтовує напрями збільшення державних доходів від туристичної діяльності через удосконалення стимулюючих податкових механізмів [286].

Узагальнення наукових підходів свідчить, що система оподаткування виконує подвійну функцію: забезпечує мобілізацію бюджетних ресурсів і водночас впливає на умови функціонування туристичного бізнесу. Надмірне податкове навантаження може стримувати підприємницьку активність і формалізацію малого бізнесу, тоді як необґрунтовані пільги знижують бюджетну результативність без гарантії інвестиційного ефекту. Тому оцінювання

фіскальної результативності має спиратися не лише на абсолютний обсяг надходжень, але і враховувати їх динаміку, структуру, кількість платників та ступінь залежності податкової бази від окремих сегментів туристичної сфери.

Попри значну кількість досліджень, недостатньо розкритими залишаються питання фіскальної результативності туристичної сфери в умовах воєнної трансформації економіки. Потребують поглибленого аналізу зміни податкових надходжень за окремими видами діяльності, скорочення та відновлення кількості платників, середній обсяг платежів у розрахунку на одного платника, а також посилення або послаблення структурної залежності податкової бази від домінуючих сегментів [287]. Це визначає необхідність подальшого статистико-аналітичного оцінювання податкових надходжень від суб'єктів туристичної сфери України.

Туристична сфера охоплює неоднорідну сукупність видів економічної діяльності, кожен із яких формує власну податкову базу та має різну вагу у створенні фіскального результату. Для аналізу використано види діяльності, за якими Державне агентство розвитку туризму України узагальнює податкові надходження суб'єктів туристичної сфери. До них належать готелі та подібні засоби тимчасового розміщування, інші засоби тимчасового розміщування, засоби розміщування на період відпустки та іншого тимчасового проживання, кемпінги і стоянки для житлових автофургонів і причепів, а також діяльність туристичних операторів і туристичних агентств.

Відібрані сегменти репрезентують дві основні складові туристичного ринку: інфраструктуру тимчасового розміщення та організаційно-посередницьку діяльність. Такий склад показників дає змогу оцінити динаміку податкових платежів традиційних і альтернативних засобів розміщення, а також суб'єктів, які формують, просувають і реалізують туристичний продукт. Водночас ці дані не охоплюють усі складові туристичної інфраструктури, зокрема транспортне, ресторанне та культурно-дозвілське обслуговування, через що отримані результати характеризують фіскальну результативність

визначеного кола суб'єктів туристичної сфери, а не повний податковий ефект туризму.

Найбільшу роль у формуванні досліджуваної податкової бази відіграють готелі та подібні засоби тимчасового розміщення. У 2024 р. на них припадало 66,5% загального обсягу податкових надходжень за видами діяльності, охопленими статистикою ДАРТ. Така концентрація засвідчує системоутворююче значення готельного сектору, але водночас вказує на залежність фінансової результативності туристичної сфери від стану одного домінуючого сегмента.

Інші засоби тимчасового розміщування та об'єкти, що призначені для проживання під час відпустки й короткострокового перебування, розширюють цінову та функціональну диференціацію туристичної пропозиції. Кемпінги і стоянки для житлових автофургонів, поки що, формують незначну частку податкових платежів, однак відображають розвиток альтернативних форматів розміщення, автотуризму та відпочинку на природних територіях. Туристичні оператори і агентства виконують організаційно-посередницьку функцію, забезпечуючи формування, комплектування та реалізацію туристичних продуктів, а їхні податкові платежі характеризують рівень формалізованої ділової активності відповідного сегмента [284].

Фінансовий результат зазначених видів діяльності формується під впливом різних режимів оподаткування, організаційно-правових форм, обсягів доходу, фінансових результатів, використання праці та володіння майновими активами. Тому для системного оцінювання необхідно враховувати не лише податки, безпосередньо пов'язані з доходом або прибутком, але і майнові, ресурсні, місцеві платежі та обов'язкові внески, що супроводжують функціонування суб'єктів туристичної сфери.

Система платежів має багаторівневу структуру і охоплює загальнодержавні та місцеві податки та збори, а також обов'язкові платежі соціального страхування. Їх систематизація за податковою базою, рівнем зарахування та сферою застосування дає змогу розкрити основні канали

формування фіскального навантаження і бюджетного ефекту туристичної діяльності (Додаток Н).

Поряд із визначенням складу податків, зборів та обов'язкових платежів необхідно розкрити логіку формування фіскального ефекту туристичної сфери. Він виникає внаслідок трансформації доходів, фонду оплати праці, прибутку, вартості майна, обсягів реалізації та інших результатів діяльності суб'єктів туристичного ринку у відповідні податкові бази й бюджетні надходження. Взаємозв'язок між туристичним попитом, економічною активністю підприємств, податковими платежами та їх подальшим бюджетним перерозподілом відображено в концептуальній моделі на рис. 3.6.

Запропонована модель відображає послідовність формування фіскального результату: туристичний попит генерує доходи суб'єктів господарювання, підтримує зайнятість і використання майнових ресурсів, що створює базу для нарахування загальнодержавних і місцевих податків, зборів та обов'язкових платежів. Їх надходження до державного й місцевих бюджетів формує частину фінансових ресурсів публічного сектору.

Формування фіскального ефекту туристичної діяльності визначається сукупним впливом обсягів наданих послуг, ступеня формалізації підприємництва, чисельності платників, прибутковості підприємств, рівня офіційної зайнятості, застосовуваних режимів оподаткування та ефективності податкового адміністрування. Тому однакове збільшення туристичного попиту може формувати різний бюджетний результат, залежно від структури туристичного ринку та інституційних умов його функціонування.

Податкові надходження не мають автоматичного цільового спрямування на розвиток туризму, однак через механізм бюджетного перерозподілу вони можуть бути використані для фінансування транспортної, комунальної, соціальної та туристичної інфраструктури, підвищення безпеки й доступності територій, підтримки місцевих програм і поліпшення якості публічних послуг.

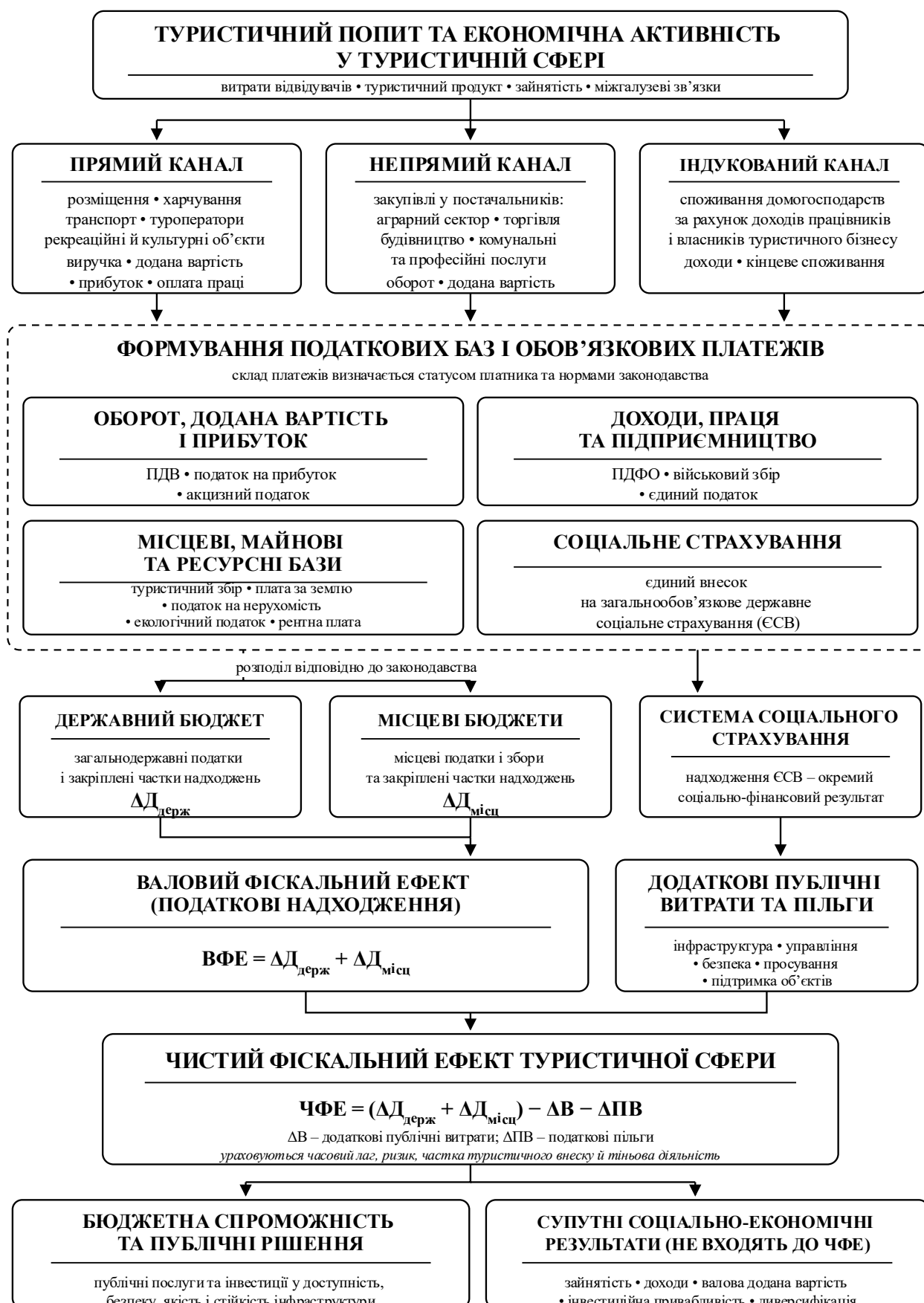


Рисунок 3.6 – Концептуальна модель формування фіскального ефекту туристичної сфери

Джерело: сформовано автором за [288]; [289]; [290]

У такий спосіб формується зворотний зв'язок: розвиток туристичної діяльності розширює податкову базу, а публічні інвестиції в інфраструктуру створюють передумови для подальшого зростання привабливості і економічної активності дестинацій.

Отже, фіскальна функція туристичної сфери полягає не лише у мобілізації бюджетних ресурсів, а також і у формуванні фінансових передумов територіального розвитку. Водночас її результативність потребує кількісного оцінювання за динамікою податкових надходжень, структурою їх формування, кількістю платників та рівнем концентрації податкової бази. Відповідні показники за видами діяльності, охопленими статистикою Державного агентства розвитку туризму України, систематизовано в табл. 3.20.

Таблиця 3.20 – Динаміка податкових надходжень від суб'єктів туристичної сфери України у 2021–2024 рр.

Показник	2021 р.	2022 р.	2023 р.	2024 р.	Зміна 2024 р. до 2021 р., %	Зміна 2024 р. до 2023 р., %
1. Загальні податкові надходження в Україні, млн грн	1107091	949764	1203544	1647190	148,80	136,90
2. Податкові надходження від суб'єктів туристичної сфери, млн грн, у тому числі:	2231,90	1551,20	2049,50	2938,00	131,60	143,40
- готелі та подібні засоби тимчасового розміщування	1288,60	898,4	1303,60	1954,10	151,60	149,90
- діяльність туристичних операторів	259	167,9	205,8	304,7	117,60	148,00
- діяльність інших засобів тимчасового розміщування	74,5	138,5	197,9	208,3	279,50	105,20
- діяльність туристичних агентств	279,3	204,8	193,3	265,2	95,00	137,20
- засоби розміщування на період відпустки та іншого тимчасового проживання	328,2	141,2	145,9	201,1	61,30	137,90

Продовження табл. 3.20

- надання місць кемпінгами та стоянками для житлових автофургонів і причепів	2,2	0,5	2,9	4,6	209,1	157,90
3. Частка податкових надходжень від суб'єктів туристичної сфери у загальних податкових надходженнях, %	0,2	0,16	0,17	0,18	-0,02	+0,01
4. Кількість платників податків у туристичній сфері, осіб, у тому числі:	21931	18125	16465	17649	80,50	107,20
- юридичні особи	5319	4584	3580	3583	67,40	100,10
- фізичні особи – підприємці	16612	13541	12885	14066	84,70	109,20
5. Середній обсяг податкових надходжень у розрахунку на одного платника, тис. грн	101,8	85,6	124,5	166,5	163,60	133,70
6. Частка найбільшого сегмента у загальному обсязі податкових надходжень туристичної сфери, %	57,7	57,9	63,6	66,5	+8,8	+2,9

Джерело: сформовано автором за [291]; [292]; [293]

Дані табл. 3.20 засвідчують нерівномірну динаміку податкових надходжень від суб'єктів туристичної сфери у 2021-2024 рр. Після скорочення з 2231,9 млн грн у 2021 р. до 1551,2 млн грн у 2022 р., або на 30,5%, у наступні роки відбулося поступове відновлення їх номінального обсягу. У 2023 р. надходження збільшилися на 32,1%, а у 2024 р. – ще на 43,4%, досягнувши 2938,0 млн грн.

Порівняно з 2021 р. податкові надходження від суб'єктів туристичної сфери у 2024 р. зросли на 31,6%. Водночас наведені показники розраховано у поточних цінах, тому перевищення довоєнного рівня характеризує насамперед відновлення номінального обсягу платежів і не може без додаткового

коригування на інфляцію трактуватися як пропорційне зростання реальної економічної активності туристичної сфери.

Загальні податкові надходження в Україні за досліджуваний період зросли з 1107,1 млрд грн у 2021 р. до 1647,2 млрд грн у 2024 р., або на 48,8%. Їх динаміка випереджала зростання платежів від суб'єктів туристичної сфери, внаслідок чого частка останніх у загальних податкових надходженнях зменшилася з 0,20% у 2021 р. до 0,18% у 2024 р. Отже, попри відновлення абсолютного обсягу платежів, відносний фіскальний внесок досліджуваних видів туристичної діяльності ще не досяг рівня 2021 р. У 2022 р. частка податкових надходжень від туристичної сфери скоротилася до 0,16% від загальних податкових надходжень країни, що відображає особливо високу чутливість туризму до безпекових ризиків, обмеження мобільності, скорочення організованих туристичних потоків і порушення діяльності підприємств. Її поступове підвищення до 0,17% у 2023 р. та 0,18% у 2024 р. свідчить про часткове відновлення фіскальної позиції туристичної сфери, однак не усуває її обмеженої ролі у структурі загальнодержавних податкових надходжень.

За підсумками 2025 р. податкові надходження від суб'єктів туристичної сфери становили 4426,2 млн грн. Однак цей показник не є повністю зіставним із даними 2024 р., оскільки у 2025 р. до переліку врахованих видів діяльності додано КВЕД 79.90 «Надання інших послуг бронювання та пов'язана з цим діяльність», надходження від якого становили 438,4 млн грн. Після виключення цієї суми обсяг податкових платежів за зіставним переліком видів діяльності становив 3987,8 млн грн, що на 35,7% більше, ніж у 2024 р [291]. Це підтверджує реальне зростання податкових надходжень від туристичної сфери, а не лише їх формальне збільшення внаслідок розширення статистичного охоплення.

Для виявлення структурних змін фіскальної результативності туристичної сфери проаналізовано розподіл податкових надходжень за основними видами діяльності. Це дає змогу визначити сегменти, значення яких у формуванні податкової бази посилюється або зменшується в умовах трансформації туристичного ринку (рис. 3.7).



Рисунок 3.7 – Структурні зміни податкових надходжень від суб'єктів туристичної сфери України за основними видами економічної діяльності
Джерело: сформовано автором за даними [291]; [293]

Структурний аналіз засвідчує посилення домінування готелів та подібних засобів тимчасового розміщування. У 2024 р. вони забезпечили 1954,1 млн грн податкових надходжень, або 66,5% їх загального обсягу за видами діяльності, охопленими статистикою ДАРТ. Порівняно з 2021 р. частка цього сегмента зросла на 8,8%, що свідчить одночасно про зміцнення його фінансової ролі та підвищення залежності податкової бази туристичної сфери від діяльності готельного сектору.

Інші сегменти формують значно менші обсяги платежів. У 2024 р. туристичні оператори сплатили 304,7 млн грн, туристичні агентства – 265,2 млн грн, інші засоби тимчасового розміщування – 208,3 млн грн, а засоби розміщування на період відпустки та іншого тимчасового проживання – 201,1 млн грн. Надходження від кемпінгів і стоянок для житлових автофургонів та причепів зросли до 4,6 млн грн, однак їх частка залишається незначною. Отже, високі темпи приросту окремих ніш, поки що, не супроводжуються істотними змінами загальної структури податкової бази.

При аналізі кількісного складу платників податків у туристичній сфері помічається їх значне – скорочення з 21931 особи у 2021 р. до 17649 осіб у 2024 р., або на 19,5%. Кількість юридичних осіб також зменшилася на 32,6%, тоді як фізичних осіб-підприємців тільки на 15,3%. У 2024 р. порівняно з 2023 р. кількість фізичних осіб-підприємців збільшилася на 9,2%, при, майже незмінному кількісному складі юридичних осіб. Це вказує на нерівномірне відновлення організаційних сегментів туристичного бізнесу при збереженні вагомій ролі малого підприємництва.

Середній обсяг податкових надходжень у розрахунку на одного платника зріс зі 101,8 тис. грн у 2021 р. до 166,5 тис. грн у 2024 р., або на 63,6%. Водночас цей показник розраховано у поточних цінах, тому його підвищення не можна однозначно трактувати як зростання економічної ефективності суб'єктів туристичної сфери. Воно може бути пов'язане з інфляцією, скороченням кількості платників і концентрацією податкових надходжень у найбільших та економічно активніших підприємствах.

У 2024 р. номінальний обсяг податкових надходжень від суб'єктів туристичної сфери перевищив рівень 2021 р. на 31,6%. Проте їх частка у загальних податкових надходженнях України залишилася нижчою за довоєнний рівень – 0,18% проти 0,20%. Отже, відновлення фіскального потенціалу має переважно номінальний і структурно концентрований характер: воно відбувається за меншої кількості платників та посилення домінування готельного сегмента.

Підвищення фіскальної результативності туристичної сфери потребує диверсифікації податкової бази через підтримку легальної діяльності малого бізнесу, розвиток альтернативних засобів розміщення, туроператорського й турагентського секторів та внутрішнього туризму в безпечних регіонах. Доступ до фінансування й удосконалення податкового адміністрування сприятимуть зменшенню залежності надходжень від готельного сегмента та зміцненню бюджетних доходів [287]. Виконуючи економікоутворювальну функцію, туристична інфраструктура активізує інвестиції, підприємництво і ланцюги створення вартості, забезпечуючи зростання доходів, зайнятості та податкових надходжень [294].

Таким чином, фіскальна результативність туристичної сфери визначається не лише загальним обсягом податкових надходжень, а також і кількістю платників, структурою їх розподілу та рівнем концентрації податкової бази. Виявлені тенденції обґрунтовують необхідність поєднання відновлення традиційних сегментів туристичної інфраструктури з розширенням видів діяльності, здатних формувати додаткові джерела бюджетних надходжень і зменшувати залежність фіскального результату від готельного сектору.

Висновки до розділу 3

1. Установлено, що трансформація регіональної туристичної інфраструктури має ґрунтуватися на комплексному узгодженні цілей сталого розвитку, державної та регіональної політики, інституційної взаємодії і

ресурсного забезпечення. Їх практична реалізація залежить від законодавчого закріплення інфраструктурних пріоритетів у програмних документах, визначення відповідальних суб'єктів, фінансових інструментів, індикаторів і механізмів контролю, що забезпечить перехід від декларативного визначення пріоритетів до керованої реалізації інфраструктурних змін.

2. Оцінювання регіональних програмних документів показало, що пріоритети розвитку туристичної інфраструктури загалом представлені досить повно: середнє значення індексу програмно-інституційної підтримки становило 0,78, а коефіцієнта збалансованості – 0,73. Водночас у багатьох документах визначені пріоритети недостатньо пов'язані з конкретними виконавцями, джерелами фінансування, строками реалізації та вимірюваними результатами. Показники дають змогу виявляти такі недоліки, оцінювати збалансованість регіональних програм і обґрунтовувати напрями їх удосконалення.

3. Аналіз інноваційно-інвестиційного забезпечення показав, що складові туристичної інфраструктури суттєво різняться за обсягами інвестицій та результатами діяльності. Найбільші капітальні інвестиції спрямовуються у транспортний сектор, однак їх обсяги істотно коливаються. У сфері розміщення інвестиційна динаміка є стабільнішою, проте збільшення вкладень не завжди забезпечує відповідне зростання обсягу реалізованих послуг. Ресторанне господарство характеризується значними обсягами реалізації за порівняно невеликих капітальних інвестицій. Культурно-дозвілєва інфраструктура є капіталомісткою, але виконує важливі економічні та суспільні функції. Це обґрунтовує необхідність диференційованої інвестиційної підтримки кожної складової туристичної інфраструктури.

4. З урахуванням відмінностей між складовими туристичної інфраструктури за обсягами необхідних інвестицій, капіталомісткістю та результатами діяльності обґрунтовано окремі напрями їх інвестиційної підтримки. Для транспортної складової пріоритетними є відновлення об'єктів, узгодження різних видів транспорту, цифровізація та підвищення безпеки. У сфері розміщення інвестиції мають спрямовуватися на енергоефективну

модернізацію, розширення видів засобів розміщення та забезпечення їх безбар'єрності. Для ресторанного господарства необхідними є розширення доступу малого бізнесу до фінансування, автоматизація діяльності та співпраця з місцевими постачальниками. Розвиток культурно-дозвілєвої інфраструктури потребує поєднання бюджетного, приватного і грантового фінансування, упровадження цифрових форматів та включення відповідних об'єктів до туристичних маршрутів. Інклюзивність визначено обов'язковими вимогами до розвитку всіх складових туристичної інфраструктури.

5. За допомогою моделі «витрати–випуск» оцінено вплив зростання попиту на продукцію та послуги туристичної інфраструктури на економіку. Встановлено, що збільшення кінцевого попиту на 1 грн забезпечує 1,40 грн сукупного валового випуску: 1 грн становить прямий приріст у секторі туристичної інфраструктури, а 0,40 грн – додатковий випуск у пов'язаних із ним секторах. Якщо врахувати також витрачання домогосподарствами доходів, отриманих унаслідок цього зростання, сукупний ефект збільшується до 5,20 грн. Із них 19,2% припадає на прямий, 7,7% – на непрямий, 73,1% – на індукований ефект, зумовлений додатковими споживчими витратами домогосподарств. Значення мультиплікатора 5,2 використано в розділі 5 для розрахунку очікуваних економічних результатів реалізації інвестиційних заходів.

6. Аналіз податкових надходжень від туристичної сфери показав, що після скорочення у 2022 р. їх обсяг відновився і у 2024 р. становив 2938,0 млн грн, що на 31,6% більше, ніж у 2021 р. Однак загальні податкові надходження в Україні зростали швидше, тому частка туристичної сфери в них зменшилася з 0,20% до 0,18%. Отже, туристична сфера перевищила рівень 2021 р. за обсягом сплачених податків, але не відновила свого відносного внеску в податкові надходження країни. Водночас кількість платників скоротилася до 17649, а частка готелів та подібних засобів розміщення у платежах туристичної сфери зросла до 66,5%. Це свідчить, що дедалі більша частина податкових надходжень формується меншою кількістю платників і переважно у сфері розміщення.

Література до розділу 3

181. Державна агенція розвитку туризму України. У 2024 році туристична сфера України принесла в бюджет майже 3 млрд грн. URL: <https://surl.lu/xocjch>
182. Цілі Сталого Розвитку: Україна. Завдання та індикатори. URL: https://files.acquia.undp.org/public/migration/ua/SDG-leaflet-ukr_F.pdf
183. Tourism and the Sustainable Development Goals – Journey to 2030. URL: <https://www.undp.org/publications/tourism-and-sustainable-development-goals-journey-2030>
184. Розвиток сталого туризму в природоохоронних територіях Карпат. URL: <https://surl.li/pwrgvf>
185. Tourism and craft production as drivers of economic recovery: representatives of 13 Ukrainian oblasts discussed the potential of the creative economy. URL: <https://surl.lt/lprijn>
186. The Salt Tower – a new tourism opportunity and recreational space in Ternopil Oblast. URL: <https://surl.li/wesgwt>
187. Гастрономічний туризм у тренді: що пропонує проєкт «Шляхи вина та смаку Київщини». URL: <https://surl.li/dfbykl>
188. United Nations Framework Convention on Climate Change. *Ukraine's Greenhouse Gas Inventory 1990–2024: National Inventory Document 2026*. URL: https://unfccc.int/sites/default/files/resource/Ukraine_NID_2026.pdf.
189. Міністерство захисту довкілля та природних ресурсів України. *Другий національно визначений внесок України до Паризької угоди*. URL: <https://mepr.gov.ua/diyalnist/napryamky/zmina-klimatu/pom-yakshennya-zminy-klimatu/natsionalno-vyznachenyj-vnesok-ukrayiny/drugyj-natsionalno-vyznachenyj-vnesok-ukrayiny/>.
190. Про схвалення Стратегії екологічної безпеки та адаптації до зміни клімату на період до 2030 року: розпорядження Кабінету Міністрів України від 20.10.2021 № 1363-р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1363-2021-%D1%80#Text>.

191. Government of Ukraine. *Ukraine's Climate Change Adaptation Communication to the United Nations Framework Convention on Climate Change*. 2025. URL: <https://unfccc.int/sites/default/files/2025-05/Ukraine%201st%20Adaptation%20Communication.pdf>.

192. Про затвердження методичних рекомендацій для здійснення оцінки ризиків та вразливості соціально-економічних секторів та природних складових до зміни клімату: наказ Міністерства захисту довкілля та природних ресурсів України від 03.06.2023 № 386. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/rada/show/v0386926-23#Text>.

193. Про затвердження методичних рекомендацій щодо врахування кліматичного компонента в документах державного планування та під час здійснення стратегічної екологічної оцінки та оцінки впливу на довкілля: наказ Міністерства захисту довкілля та природних ресурсів України від 31.10.2024 № 1382. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/go/v1382926-24>

194. Гончарук Н. Т., Шапран І. М. Публічне управління розвитком галузі туризму в умовах воєнного стану та повоєнний період як чинник економічної безпеки та сталого розвитку України. *Наукові перспективи (спецвипуск)*. 2024. № 5(47). С. 107-120. URL: <http://perspectives.pp.ua/index.php/np/article/view/11881/11941>.

195. Шапран І.М. Теоретичні засади механізмів публічного управління галузі туризму. *Національні інтереси України*. 2024. № 2. С. 442-453. URL: <http://perspectives.pp.ua/index.php/niu/article/view/13312/13374>.

196. Литвин О. Реалізація політики державного управління туристичною діяльністю в Україні. *Економіка та суспільство*. 2024. № 60. URL: <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2024-60-138>

197. Карпенко Ю., Логвин М., Степанова Л. Громадянське суспільство в контексті розвитку інституту туризму. *Галицький економічний вісник*. 2021. №3(70). URL: https://doi.org/10.33108/galicianvisnyk_tntu.

198. Крутій Г. Моделі публічного управління у сфері туризму: світовий досвід для України. *Актуальні проблеми державного управління*. 2021. Том 1 №82. <https://doi.org/10.35432/1993-8330appa1822021229155>.

199. Потравка Л., Пічура І. Публічне управління розвитком туристичної галузі в умовах трансформацій національної економіки України. *Таврійський науковий вісник. Серія: Економіка*. 2020. № 3. С. 30-36. <https://doi.org/10.32851/2708-0366/2020.3.4>.

200. Таран Є.І. Співвідношення понять «державне управління», «публічне адміністрування» та «публічне управління» у трансформаційних процесах України. *Вчені записки ТНУ імені В.І. Вернадського. Серія: Державне управління*. 2020. № 31 (70). URL: <https://doi.org/10.32838/2663-6468/2020.2/05>.

201. Herasymenko T., Bieloborodova M., Bezuhla L., Atamas O., Makukha Yu. The role of the institutional environment in regulating innovative activities in the industry. *Naukovyi Visnyk Natsionalnoho Hirnychoho Universytetu*. 2025. № 5. С.142–152. <https://doi.org/10.33271/nvngu/2025-5/142>

202. Енциклопедичний словник з державного управління [Текст] / уклад. : Ю.П. Сурмін, В.Д. Бакуменко, А.М. Михненко та ін. ; за ред. Ю.В. Ковбасюка, В.П. Трощинського, Ю.П. Сурміна. Київ: НАДУ. 2010. 820 с.

203. Енциклопедія державного управління. [Текст] у 8 т. Т. 8. Публічне врядування / наук.-ред. кол.: В.С. Загорський [та ін.]. Львів: ЛРІДУ. НАДУ. 2011. 712 с.

204. Безугла Л.С., Герасименко Т.В. Механізм публічного управління в галузі туризму. *Дніпровський науковий часопис публічного управління, психології, права*. 2024. № 5. С. 65-72. <https://doi.org/10.51547/ppp.dp.ua/2024.5.8/>

205. Безугла Л.С., Герасименко Т.В. Державне управління нематеріальною культурною спадщиною як інструмент розвитку туристичного потенціалу. *Публічне управління і адміністрування в Україні*. 2024. № 44. 2024. С. 189-195. <https://doi.org/10.32782/pma2663-5240-2024.44.32>.

206. Бондаренко Л. А. Дослідження програм розвитку туризму в регіонах України. *Індустрія туризму і гостинності в Центральній та Східній Європі*. 2023. № 8. С. 5-10. <https://doi.org/10.32782/tourismhospcee-8-1>.

207. Головкова Л. С., Юхновська Ю. О. Оцінка якості стратегії розвитку туристичної галузі регіонів України. *Підприємництво та інновації*. 2019. № 9. С. 18-23. URL: <http://ei-journal.in.ua/index.php/journal/article/view/195/183>.

208. Горюнова К. А. Стратегічне управління розвитком туристичного регіону на засадах сталого розвитку. *Економіка та суспільство*. 2023. № 53. <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2023-55-109>.

209. Кифяк В.Ф. Регіональна програма розвитку туризму як механізм регулювання туристичної діяльності. *Науковий вісник Полтавського університету економіки і торгівлі*. 2012. № 3 (54). С. 60-66. URL: <http://surl.li/pwyiua>.

210. Рібейро Рамос О. О. Стратегічне управління розвитком регіонального туристичного комплексу. *Вісник економічної науки України*. 2023. № 2 (45). С. 82-89. [https://doi.org/10.37405/1729-7206.2023.2\(45\).82-89](https://doi.org/10.37405/1729-7206.2023.2(45).82-89).

211. Свірідова С. С., Пульча Д. О. Основні принципи формування державних та регіональних цільових програм. *Науковий вісник Ужгородського національного університету*. 2021. № 36. С. 135-139. URL: http://www.visnyk-econom.uzhnu.uz.ua/archive/36_2021ua/26.pdf.

212. Хаустова В. Є., Горбатова Є. Ф. Оцінка якості цільових програм розвитку туристичної галузі в регіонах України. *Проблеми економіки*. 2014. № 4. С. 183-196. URL: https://www.problecon.com/export_pdf/problems-of-economy-2014-4_0-pages-183_196.pdf.

213. Кошкалда І. В., Ряснянська А. М. Вплив трансформації інституційного середовища на розвиток туристичної інфраструктури регіонів. *Інноваційні чинники економічного зростання*. 2026. № 1. С. 85–90. DOI: 10.36887/2524-0455-2026-1-19

214. Sereda N., Albeshchenko O., Krupitsa I., Biletska N., & Krasnik A. Strategic approaches to tourism development: Crafting competitive strategies for

business growth in the tourism sector. *Multidisciplinary Reviews*. 2024. 7. 2024spe004. <https://doi.org/10.31893/multirev.2024spe004>

215. Розвиток внутрішнього туризму: Мінінфраструктури презентувало громадам Конструктор туристичних стратегій. URL: <https://mtu.gov.ua/news/35810.html?PrintVersion>.

216. Конструктор стратегій відновлення та розвитку громад в умовах кризи: швидкі та дієві інструменти для стійких результатів. К. 2024. URL: https://mtu.gov.ua/files/%D0%9A%D0%BE%D0%BD%D1%81%D1%82%D1%80%D1%83%D0%BA%D1%82%D0%BE%D1%80_22-07.pdf.

217. Закон України «Про державні цільові програми» від 18.03.2004 № 1621-IV. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1621-15>.

218. Програма розвитку туризму у Вінницькій області на 2021-2027 роки. URL: <http://www.dmsrr.gov.ua/uploads/ekonomichna%20sytuatsiya/programu/%D0%9F%D1%80%D0%BE%D0%B3%D0%B0%D0%BC%D0%B8%20%D0%A2%D1%83%D1%80%D0%B8%D0%B7%D0%BC%202021-2027.pdf>

219. Програма розвитку туризму у Волинській області на 2022–2026 роки. URL: https://new.volynrada.gov.ua/wp-content/uploads/2022/09/programma-turyzmu_2022-2026-1.pdf

220. Програма розвитку туризму Дніпропетровської області 2021-2024 роки. URL: <https://tsarichanka-gromada.gov.ua/2-programa-rozvitku-turizmu-20212024-roki-1606977447/>

221. Програма розвитку культури і туризму Донецької області на 2020-2024 роки. URL: <https://dn.gov.ua/news/programma-rozvitku-kulturi-i-turizmu-doneckoyi-oblasti-na-2020-2024-roki>

222. Про затвердження обласної програми сприяння культурно-мистецькому розвитку та туризму Житомирської області на 2025-2027 роки. URL: <https://oda.zht.gov.ua/wp-content/uploads/2021/05/Programa-...pdf>

223. Програма розвитку туризму і курортів у Закарпатській області на 2024 – 2026 роки. URL: <https://zaktour.gov.ua/wp-content/uploads/2024/02/prohrama-2023-2026.docx.pdf>

224. Проєкт стратегії розвитку туризму Запорізької області 2021-2027 рр. URL: <http://surl.li/jyksws>.

225. Регіональна цільова програма розвитку туризму в Івано-Франківській області на 2022-2026 роки. URL: <https://orada.if.ua/wp-content/uploads/2021/11/282-10.pdf>

226. Програми розвитку туризму Київської області на 2024-2026 роки. URL: <https://kor.gov.ua/rishennia/pro-zatverdzhennia-prohramy-rozvytku-turyzmu-kyivskoi-oblasti-na-2024-2026-roky/>

227. Програми розвитку туризму у Кіровоградській області на 2022-2027 роки. URL: <https://oblrada.kr.ua/decission/2912/pro-zatverdzhennya->

228. Концепція розвитку туризму в Луганській області до 2022 року. URL: https://lova.gov.ua/oda/documents/official/pro_zatverdzhennya_koncepciyi_rozvitku_turizmu_v_luganskiy_oblasti_do_2022

229. Програма розвитку туризму та курортів у Львівській області на 2021 – 2025 роки. URL: <https://loda.gov.ua/documents/35686>

230. Програма розвитку туризму і курортів Миколаївської області на 2021-2023 роки. URL: <https://www.mk-oblrada.gov.ua/UserFiles/decree/16111534666008403ad2055.pdf>

231. Програми розвитку туризму та курортів в Одеській області на 2021-2023 роки. URL: https://oda.od.gov.ua/strapi/uploads/3_od_2023_Pasport_byudzhetnoyi_programi_2023_rik_compressed_5caaae487d.pdf

232. Програма розвитку туризму і курортів у Полтавській області на 2021 – 2025 роки. URL: <https://media.poda.gov.ua/docs/ftnlr3eu/programa-rozvytku-turyzmu-i-kurortiv-u-poltavskiy-oblasti-na-2021-2025-roky.pdf>.

233. Програма розвитку туризму в Рівненській області на 2024-2026 роки. URL: <https://ror.gov.ua/upload/content/2024/February/3wcGzi8F.pdf>

234. Програма розвитку туризму у Сумській області на 2018-2022 роки.
URL: <https://share.google/7oTeGCkFzXiPb44Dr>

235. Програма розвитку туризму в Тернопільській області на 2021-2025 роки. URL: <https://oda.te.gov.ua/npas/pro-shvalennya-proyektu-zmin-do-programi-rozvitku-turizmu-v-ternopilskij-oblasti-na-2021-2025-roki>

236. Програма розвитку культури, туризму та охорони нерухомої культурної спадщини Харківської області на 2024 – 2028 роки. URL: <https://oblrada-kharkiv.gov.ua/program/programa-rozvytku-kultury-turyzmu-ta-ohorony-neruhomoyi-kulturnoyi-spadshhyny-harkivskoyi-oblasti-na-2024-2028-roky/>

237. Програма розвитку туризму та курортів у Херсонській області на 2019-2021 роки. URL: <https://old.khoda.gov.ua/proekt-oblasno%D1%97-programi-rozvitku-turizmu-ta-kurort%D1%96v--na-2019-2021-roki>

238. Програма розвитку туризму Хмельницької області на 2021-2025 роки.
URL: https://www.adm-km.gov.ua/doc/orders/2025/07/109n_230725_1.pdf

239. Черкаська обласна рада. Звіт про виконання Програми розвитку туризму Черкаської області на 2021–2025 роки за 2024 рік. URL: https://www.oblradack.gov.ua/files/docs/Zvit_prog/Zvit_5_18_8_19022021_2024.pdf

240. Програма розвитку туризму в Чернівецькій області на 2024-2025 роки.
URL: <https://bukoda.gov.ua/npas/pro-vnesennia-zmin-do-kalendarnoho-planu-vykorystannia-u-2025-rotsi-koshtiv-oblasnoho-biudzhetu-peredbachenykh-na-vykonannia-zakhodiv-kompleksnoi-prohramy-rozvytku-turyzmu-v-chernivetskii-o-2>

241. Програма розвитку туризму в Чернігівській області на 2021-2027 роки. URL: <https://surl.lt/hvhvpm>

242. Герасименко Т.В. Розвиток туризму в регіонах України через нові підходи до удосконалення цільових програм. *Держава і регіони. Серія: Економіка та підприємництво*. 2025. № 2 (136). С. 11-17.
<https://doi.org/10.32782/1814-1161/2025-2-2>

243. Herasymenko T.V. Current trends of international investments of TNC in crisis conditions. Modern processes of economy adaptation in crisis conditions. Monograph. Opole: Academy of Applied Sciences Academy of Management and Administration in Opole. 2023. p. 134-143. URL: https://old.wszia.opole.pl/wp-content/uploads/2020/05/Monograf_Opole_2023.pdf.

244. Logistics performance Index (LPI). Worldbank. URL: <https://lpi..org/international/scorecard/line/C/UKR/2023>.

245. Liu Y., Shi J. How inter-city high-speed rail influences tourism arrivals: Evidence from social media check-in data. *Current Issues in Tourism*. 2019. № 22(9). P. 1025-1042. <https://doi.org/10.1080/13683500.2017.1349080>

246. Державна служба статистики України. Економічна статистика. URL: <https://www.ukrstat.gov.ua/>

247. Герасименко Т. В. Роль транспортної інфраструктури у забезпеченні сталого розвитку туризму в Україні. *Економічний вісник Національного технічного університету України «Київський політехнічний інститут»*. 2025. № 32. С. 12-18. DOI: 10.20535/2307-5651.32.2025.328185.

248. Шаповал В.М., Герасименко Т.В. Особливості реалізації інформаційних технологій відповідно до підприємств туристичного комплексу. *Сталий розвиток економіки*. 2016. № 3(32). С. 79–85. URL: <https://economdevelopment.in.ua/index.php/journal/article/view/370/353>.

249. Shapoval V.M., Herasymenko T.V., Yurchishina L.I. Assessment of the competitiveness of the tourist enterprise in the modern conditions. *Економіка і регіон. Науковий вісник*. 2020. № 4(79). С. 35–42. URL: https://www.researchgate.net/publication/368028922_Assessment_of_the_Competitiveness_of_the_Tourist_Enterprise_in_the_Modern_Conditions

250. Туристичний барометр України 2021-2022. Національна туристична організація України. URL: <https://surl.li/qizddr>.

251. Огляд готельного ринку України 2024: за даними аналітичних досліджень Ribas Hotels. URL: <https://ribashotelsgroup.ua/book>

252. Герасименко Т.В. Напрями і тенденції розвитку колективних засобів розміщення у Дніпропетровській області. *Науковий вісник Херсонського державного університету*. 2024. № 53. С. 5-13. <https://doi.org/10.32999/ksu2307-8030/2024-53-1>

253. Український ринок HORECA: основні показники, проблем та тенденції розвитку. URL: <https://surli.cc/rwemvm>

254. Власенко І.В. Аналіз роботи закладів тимчасового розміщення й організації харчування в Україні. *Економічна стратегія і перспективи розвитку сфери торгівлі та послуг*. 2021. № 1 (33). С. 180-187. URL: <https://repo.btu.kharkiv.ua/items/d0f864b1-83e7-4919-bb92-b01c5498931b>

255. Кошова Б. Сучасні виклики ресторанного бізнесу в Україні з урахуванням умов війни та вимог суспільства. *Development Service Industry Management*. 2024. № 3. С. 179–183. [https://doi.org/10.31891/dsim-2024-7\(26\)](https://doi.org/10.31891/dsim-2024-7(26))

256. Труніна І. М., Сосновська Ю. Р. Стан міжнародного туризму для осіб з інвалідністю в Україні. *Modern Economics*. 2019. № 15(2019). С. 191-195. [https://doi.org/10.31521/modecon.V15\(2019\)-27](https://doi.org/10.31521/modecon.V15(2019)-27).

257. Практичний посібник з питань рівності людей з інвалідністю в ЗМІ: Репрезентація. Доступність. Керування. Репозитарій ЮНЕСКО. URL: <https://doi.org/10.58338/EVPN2632>

258. Пояснювальна записка до проекту Закону України «Про внесення змін до деяких законів України щодо інклюзивного реабілітаційно-соціального туризму». URL: <https://surl.li/gljtlr>.

259. 600 об'єктів із семи областей України на інтерактивній мапі безбар'єрності. URL: <https://life.liga.net/istoriyi/news/600-obiektiv-z-semy-oblastey-ukrainy-na-interaktyvniy-mapi-bezbariernosti-detali>

260. Методичні рекомендації з питань формування безбар'єрності в туризмі. ДАПТ. URL: https://drive.google.com/file/d/1sGn4DpjrSjohyq1n8v_AyxSQdICtzm7k/view?usp=sharing.

261. World Tourism Organization. Creating Tourism Opportunities for Handicapped People in the Nineties. (Resolution A/res/284(IX) of the General

Assembly held at Buenos Aires, Argentina) Madrid, Spain: World Tourism Organization. 1991.

262. World Tourism Organization. Accessible Tourism for All. A/RES/492(XVI). Madrid, Spain: World Tourism Organization. 2005. URL: <https://webunwto.s3.eu-west-1.amazonaws.com/s3fs-public/2020-04/aamanualturismoaccesibleomt-facseng.pdf>

263. Острянин С. О., Безугла Л. С., Белобородова М. В., Кулівар В. В. Економічні стратегії розвитку інклюзивного туризму для реабілітації та реінтеграції ветеранів: сучасні виклики та перспективи. *Економічний вісник Дніпровської політехніки*. 2024. №2. С. 184-196. <https://doi.org/10.33271/ebdut/86.184>

264. Пилипенко Г. М., Герасименко Т.В., Гузенко І. Ю. Інноваційні моделі діяльності підприємств у глобальних ланцюгах створення вартості. *Економічний вісник Дніпровської політехніки*. 2024. №1. С.9–17. <https://doi.org/10.33271/ebdut/85.065>.

265. Herasymenko T. V. Innovation and investment development of the regional tourist infrastructure of Ukraine. *International Scientific Journal Business-Engineering. Georgian Technical University*. 2025. №3-4. P. 275-278. URL: <https://drive.google.com/file/d/1SOGR-KZQMoOetFW6G1odSjtw2dWwIwmy/view>.

266. Herasymenko T. V. Assessment of investment and innovation activity of high-tech TNCs. *International Scientific Journal Business-Engineering. Georgian Technical University*. 2024. №3-4. P. 193-195. URL: https://drive.google.com/file/d/1_eMFG-BXWDsJvCyL2eJ0IT54GBGpM07Y/view.

267. Бойко М. Ефект мультиплікації у туризмі: обмеження та можливості. Інтеграційні процеси на світових ринках. *Зовнішня торгівля: економіка, фінанси, право*. 2016. № 4. С. 23-32. URL: [http://zt.knute.edu.ua/files/2016/4\(87\)/4.pdf](http://zt.knute.edu.ua/files/2016/4(87)/4.pdf)

268. Колосінська М. І., Байда В.С. Мультиплікативний ефект туристичної сфери. *Ефективна економіка*. 2021. №1. DOI: 10.32702/2307-2105-2021.1.79

269. Орленко О.В. Туризм як стратегічний мультиплікатор розвитку готельно-ресторанного бізнесу. *Східна Європа: економіка, бізнес та управління*. 2016. № 5. С. 86-89. URL: https://easterneurope-ebm.in.ua/journal/5_2016/16.pdf

270. Підвальна О.Г., Богуславська С.І. Оцінка економічного впливу індустрії туризму регіону: мультиплікативний ефект. *Розвиток продуктивних сил і регіональна економіка*. 2021. Том 32 (71). № 3. С. 85-89. <https://doi.org/10.32838/2523-4803/71-3-14>

271. Трусова Н.В., Демко В.С. Світова практика оцінювання мультиплікативного ефекту від інвестицій в індустрії туристичних послуг. *Збірник наукових праць ТДАТУ імені Дмитра Моторного (економічні науки)*. 2020. № 1(41). С. 99-107. URL: <https://oj.tsatu.edu.ua/index.php/zbirnyk/article/view/572/544>

272. Leontief W. Input-Output Economics. 2nd ed. New York, Oxford University Press. 1986. 436 p. URL: <https://surl.li/vdgrdj>

273. Витрати-випуск за 2021 р. у цінах споживачів за розширеним переліком видів економічної діяльності. Державна служба статистики України. URL: <https://www.ukrstat.gov.ua/>

274. Про затвердження Методики розрахунку обсягів туристичної діяльності. Державна туристична адміністрація України, державний комітет статистики України. Наказ 12.11.2003 р. № 142/394. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1128-03#Text>

275. Методологічні положення з організації державного статистичного спостереження “Таблиця “витрати-випуск”. Державна служба статистики України. Наказ Державної служби статистики 02 жовтня 2023 р. № 277. URL: https://ukrstat.gov.ua/norm_doc/2022/200/200_2022.pdf

276. Зміст та відмінності мультиплікаторів «першого» і «другого» типів пояснено в документі: Eurostat Manual of Supply, Use and Input-Output Tables. Eurostat Methodologies and Working Papers, 2008. 592 p. URL: <https://surl.cc/hotodg>

277. Герасименко Т.В. Мультиплікативний ефект туристичної інфраструктури в контексті сталого економічного розвитку. *Вісник Одеського національного університету. Економіка*. 2025. Т. 30. № 4(106). С. 6-13. <https://doi.org/10.32782/2304-0920/4-106-1>.

278. Bezuhla L. S., Herasymenko T.V., Bieloborodova M. V., Nechepurenko M. O. Social innovations of small and medium-sized businesses in Ukraine. *Економічний вісник Дніпровської політехніки*. 2024. №2 (86). С. 49-59. <https://doi.org/10.33271/ebdut/86.049>.

279. Кравченко А.В. Особливості оподаткування суб'єктів туристичної діяльності в Україні. *Ефективна економіка*. 2021. №4. DOI: 10.32702/2307-2105-2021.4.86.

280. Діденко А.В. Система оподаткування туристичного бізнесу в Україні. *Економіка. Управління. Інновації*. 2010. №1 (3). С. 236-245. URL: https://tourlib.net/statti_ukr/didenko2.html.

281. Розметова О.Г. Державне регулювання оподаткування суб'єктів туристичної діяльності. *Інноваційна економіка*. 2012. № 9 (35). С. 235-240. URL: <https://surl.li/dtsngh>.

282. Юрченко Н. І., Кадирус І. Г., Безугла Л. С. Інституціональна трансформація розвитку економіки України: колективна монографія / за заг. ред. О.Л. Гальцової. Херсон : Видавничий дім «Гельветика». 2019. С. 254-267. URL: <https://dspace.dsau.dp.ua/bitstream/123456789/2990/1/251-264.pdf>.

283. Гальцова О.Л., Юрченко Н.І. Сучасні аспекти розвитку системи оподаткування туристичної індустрії в національній економіці України. *Класичний приватний університет*. 2019. № 3(14). С. 60-65. URL: http://pev.kpu.zp.ua/journals/2019/3_14_uk/12.pdf.

284. Папп В. В., Бошота Н. В. Фіскальна роль податкових надходжень туристичних підприємств країни. *Науковий вісник Ужгородського університету : серія: Економіка; зб. наукових праць*. Ужгород : Говерла, 2018. Вип.1(51). С. 370-374. [https://doi.org/10.24144/2409-6857.2018.1\(51\).370-374](https://doi.org/10.24144/2409-6857.2018.1(51).370-374).

285. Момонт Т.В. Визначення алгоритму побудови фінансового, податкового та управлінського обліків на туристичних підприємствах України. *Вісник Київського інституту бізнесу та технологій*. 2015. № 1. С. 64-69. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/Vkib_2015_1_13.

286. Томнюк Т. Л. Шляхи максимізації доходів держави від провадження туристичної діяльності. *Облік і фінанси*. 2015. № 1. С. 114-119. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/Oif_apk_2015_1_19.

287. Герасименко Т.В. Податкові надходження від туристичної галузі та їхнє значення в економічному розвитку України. *Економіка і регіон*. 2024. № 4 (95). С. 67-74. [https://doi.org/10.26906/EiR.2024.4\(95\).3608](https://doi.org/10.26906/EiR.2024.4(95).3608).

288. Податковий кодекс України : Кодекс України від 02.12.2010 № 2755-VI. База даних «Законодавство України» / Верховна Рада України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2755-17#Text>.

289. Бюджетний кодекс України : Кодекс України від 08.07.2010 № 2456-VI. База даних «Законодавство України» / Верховна Рада України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2456-17#Text>.

290. Про збір та облік єдиного внеску на загальнообов'язкове державне соціальне страхування : Закон України від 08.07.2010 № 2464-VI. База даних «Законодавство України» / Верховна Рада України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2464-17#Text>.

291. У 2024 році туристична сфера України принесла в бюджет майже 3 млрд грн. Державна агенція розвитку туризму. URL: <https://surl.li/fazeya>.

292. Державний бюджет України. Доходи. URL: <https://openbudget.gov.ua/>.

293. Державна податкова служба України. Податки, збори, платежі. URL: <https://tax.gov.ua/zakonodavstvo/podatki-ta-zbori>.

294. Герасименко Т.В. Туристична інфраструктура – драйвер економічного розвитку та інвестиційної привабливості. *Індустрія туризму і гостинності в Центральній та Східній Європі*. 2025. № 12. С. 27-35. <https://doi.org/10.32782/tourismhospcee-12-4>.

РОЗДІЛ 4

АДАПТАЦІЯ ЄВРОПЕЙСЬКОГО ДОСВІДУ УПРАВЛІННЯ ТУРИСТИЧНОЮ ІНФРАСТРУКТУРОЮ ТА ІНТЕГРАЛЬНЕ ОЦІНЮВАННЯ ПРІОРИТЕТНОСТІ ЇЇ ТРАНСФОРМАЦІЇ В РЕГІОНАХ УКРАЇНИ

4.1 Диференціація та типологія регіонів Європейського Союзу за рівнем розвитку туристичної інфраструктури

Рівень розвитку туристичної інфраструктури значною мірою визначає конкурентоспроможність туристичних територій, масштаби залучення інвестицій, ефективність використання туристичного потенціалу та результативність регіональної туристичної політики. Саме тому дослідження європейського досвіду розвитку туристичної інфраструктури набуває особливого значення для України в умовах трансформації економіки та повоєнного відновлення, оскільки дозволяє визначити найбільш ефективні моделі просторової організації туристичних територій, оцінити закономірності їх функціонування та сформувати наукове підґрунтя для адаптації європейських управлінських підходів до вітчизняних умов.

Попереднє узагальнення міжнародного досвіду інноваційного розвитку туристичної інфраструктури засвідчило, що його адаптація в Україні має передбачати не механічне перенесення готових організаційних рішень, а вибіркове впровадження управлінських, інституційних, цифрових та інвестиційних практик з урахуванням ресурсної забезпеченості і особливостей регіонального розвитку [295].

На відміну від досліджень, у яких основна увага приділяється аналізу туристичних потоків або окремих показників туристичної активності, у роботі зроблено акцент на комплексному дослідженні інфраструктурних характеристик регіонів Європейського Союзу, як ключових чинників формування туристичної конкурентоспроможності та соціально-економічної результативності розвитку

територій. В якості територіальних одиниць дослідження використано регіони рівня NUTS-2 (Номенклатура територіальних одиниць для статистики), які застосовуються для збирання, гармонізації та порівняння регіональної статистики, а також для реалізації регіональної політики Європейського Союзу [296]; [297]. За масштабом і функціональною роллю регіони NUTS-2 можуть бути використані як зіставні з областями України для просторового аналізу.

Інформаційну базу дослідження становлять дані Європейської інформаційної панелі розвитку туризму (EU Tourism Dashboard), розробленої та підтримуваної Об'єднаним дослідницьким центром Європейської Комісії, а також регіональні статистичні дані Eurostat [298]; [299]. Після очищення, гармонізації та перевірки інформації сформовано вибірку із 231 регіону рівня NUTS-2. Використання EU Tourism Dashboard обумовлено тим, що ця платформа поєднує статистичні, інфраструктурні, цифрові, соціально-економічні та екологічні показники розвитку туристичних територій [298]; [299]. Це створює можливості для проведення міжрегіональних порівнянь, застосування сучасних методів багатовимірного статистичного аналізу та подальшої типологізації регіонів за моделями розвитку туристичної інфраструктури.

Першим етапом дослідження є оцінювання просторової диференціації туристичної активності регіонів Європейського Союзу за показником щільності туристичної активності (Tourism Density), який відображає кількість ночівель у засобах туристичного розміщення в розрахунку на одиницю площі території [298]; [299] (результати оцінювання наведено на рис. 4.1).

Отримані результати свідчать про суттєву просторову неоднорідність туристичної активності регіонів Європейського Союзу, що підтверджує необхідність застосування багатовимірних методів статистичного аналізу для виявлення закономірностей розвитку туристичної інфраструктури. Виявлені просторові відмінності обґрунтовують доцільність подальшого формування інтегральної характеристики розвитку туристичної інфраструктури, виділення латентних факторів та побудови типології регіонів за моделями її розвитку.

Подальше дослідження розвитку туристичної інфраструктури регіонів Європейського Союзу здійснюється за поетапним методичним алгоритмом, який передбачає формування системи показників, статистичну діагностику вихідних даних, виділення методом головних компонентів латентних факторів, кластеризацію регіонів та побудову авторської типології моделей розвитку туристичної інфраструктури. Узагальнену послідовність проведеного дослідження наведено на рис. 4.2.

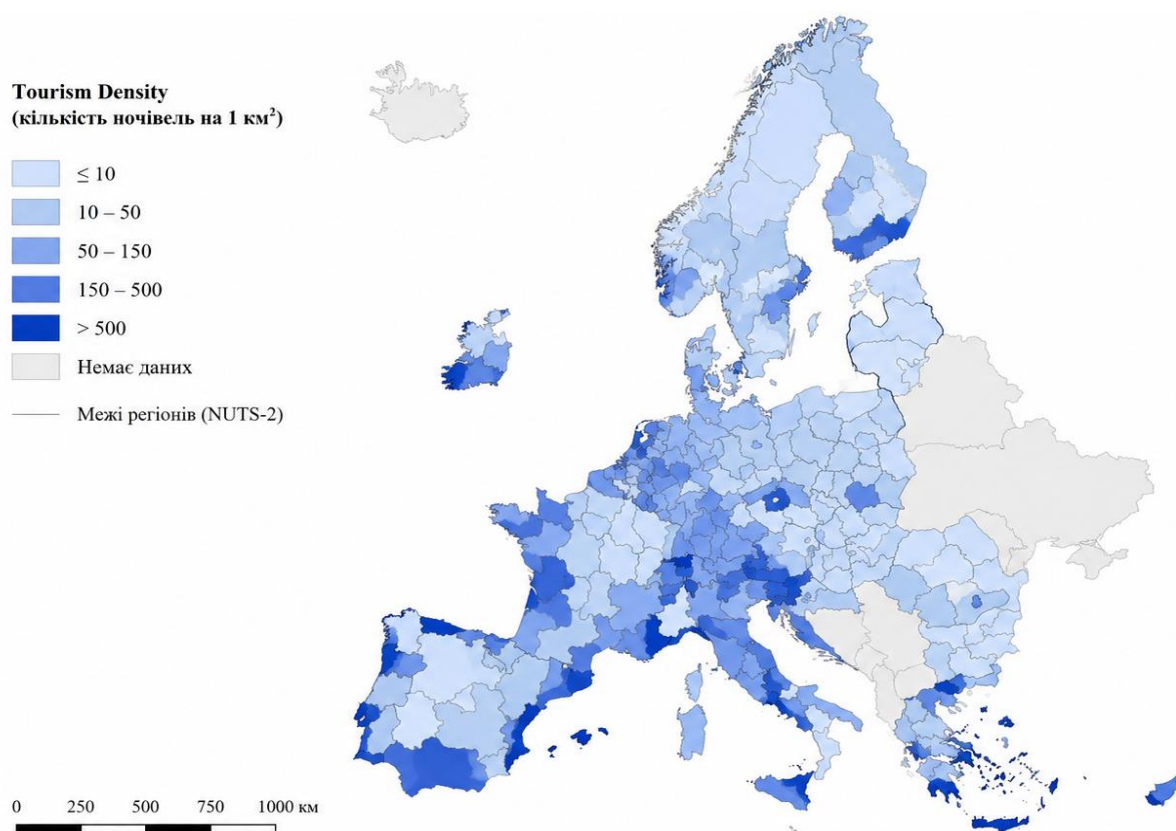


Рисунок 4.1 – Просторова диференціація туристичної активності у регіонах NUTS-2 Європейського Союзу за показником щільності туристичної активності
Джерело: сформовано автором за даними [299]

Відповідно до наведеного алгоритму першим етапом дослідження стало формування системи показників, яка комплексно характеризує матеріальні, функціональні, культурно-рекреаційні, цифрові та транспортні складові розвитку туристичної інфраструктури регіонів Європейського Союзу (табл. 4.1).

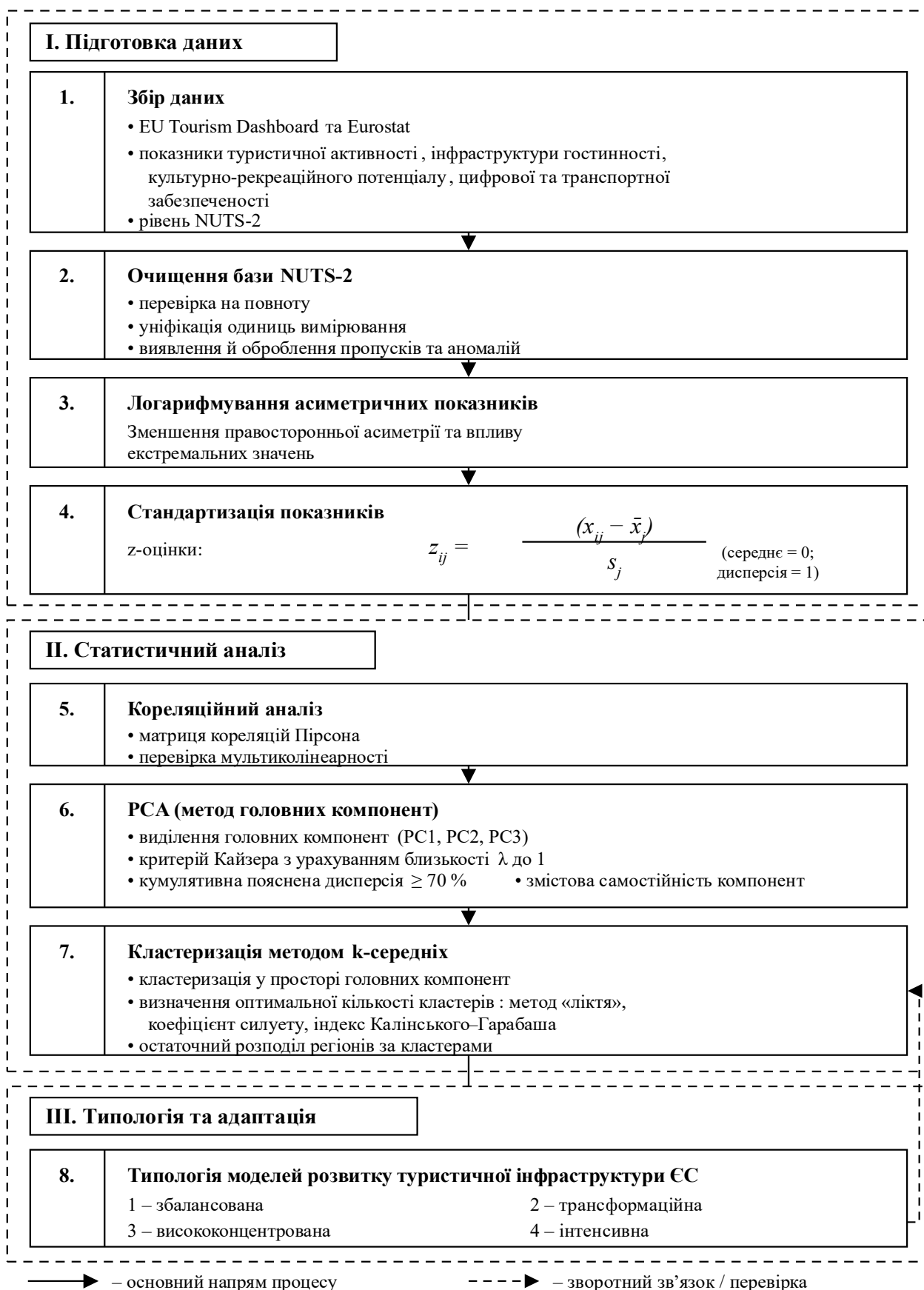


Рисунок 4.2 – Методичний алгоритм типологізації регіонів ЄС за моделями розвитку туристичної інфраструктури

Джерело: сформовано автором

Для характеристики інфраструктури гостинності використано регіональні показники місткості та завантаженості засобів туристичного розміщення, представлені у EU Tourism Dashboard та регіональній статистиці Eurostat [300]; [301].

Таблиця 4.1 – Система показників оцінювання розвитку туристичної інфраструктури регіонів Європейського Союзу

Показник (англ.)	Українська назва	Позначення	Одиниця виміру	Компонент туристичної інфраструктури	Джерело
Tourism Capacity	Місткість засобів туристичного розміщення	X ₁	місць	Інфраструктура гостинності	EU Tourism Dashboard [300]; [301]
Occupancy Rate	Рівень завантаженості засобів розміщення	X ₂	%	Ефективність використання інфраструктури	EU Tourism Dashboard [298]; [299]; [300]
Tourism Density	Щільність туристичної діяльності	X ₃	ночі- вель/км ²	Просторова інтенсивність туристичної діяльності	EU Tourism Dashboard [298]; [299]; [300]
Cultural Asset Intensity	Інтенсивність культурних ресурсів	X ₄	індекс	Культурно- туристичний потенціал	EU Tourism Dashboard [298]; [299]; [300]
Blue Flag	Кількість об'єктів, сертифікованих за програмою «Блакитний прапор»	X ₅	од.	Рекреаційна інфраструктура	EU Tourism Dashboard [302]
Internet Speed	Швидкість доступу до інтернету	X ₆	Мбіт/с	Цифрова інфраструктура	EU Tourism Dashboard [303]
Households with internet access at home	Частка домогосподарств із доступом до інтернету	X ₇	%	Цифрова доступність населення	Eurostat [304]
Transport Accessibility Index	Індекс транспортної доступності	X ₈	індекс	Транспортна інфраструктура	Eurostat [305]

Джерело: сформовано автором за даними [298]; [299]; [300]; [301]; [302]; [303]; [304]; [305]

Сформована система показників забезпечує комплексне оцінювання рівня розвитку туристичної інфраструктури регіонів Європейського Союзу та створює інформаційну основу для подальшого застосування багатовимірних статистичних методів аналізу. Для компактності математичних записів показники умовно позначено як X_1 – X_8 .

Запропонована система індикаторів охоплює ключові складові функціонування туристичної інфраструктури. Місткість туристичної інфраструктури, рівень завантаженості засобів розміщення та щільність туристичної діяльності характеризують масштаби розвитку інфраструктури гостинності, інтенсивність її використання та просторову концентрацію туристичної активності [300]; [301]. Інтенсивність культурних ресурсів і кількість об'єктів, сертифікованих за програмою «Блакитний прапор», відображають культурно-рекреаційний потенціал територій та рівень розвитку рекреаційної інфраструктури. Присудження «Блакитного прапора» передбачає відповідність установленим вимогам щодо якості води, екологічного менеджменту, безпеки, доступності та екологічної освіти [302].

Цифрову складову розвитку туристичної інфраструктури оцінено за двома взаємодоповнювальними показниками – швидкістю доступу до інтернету, представленою у EU Tourism Dashboard, та часткою домогосподарств із доступом до інтернету, визначеною за регіональними даними Eurostat [303]; [304]. Їх поєднання дозволяє одночасно врахувати технічний рівень розвитку цифрової інфраструктури та фактичну доступність інтернету для населення. Індекс транспортної доступності є авторським розрахунковим показником, сформованим за даними Eurostat і характеризує ступінь інтегрованості регіонів у транспортні мережі та можливості доступу туристів до туристичних destinations.

Добір саме цих восьми показників зумовлений необхідністю комплексного відображення ключових складових розвитку туристичної інфраструктури, які характеризують її ресурсне забезпечення, ефективність функціонування, просторові особливості, цифровізацію і транспортну доступність. Важливість інфраструктурного забезпечення як чинника розвитку туризму та підвищення

конкурентоспроможності туристичних територій підтверджено результатами дослідження країн Південно-Східної Європи [303]. У концептуальних моделях конкурентоспроможності туристичних дестинацій інфраструктура, транспортна доступність, культурні і природні ресурси, якість послуг та ефективність управління розглядаються як взаємопов'язані детермінанти їх розвитку [307]; [308]. Такий підхід узгоджується із сучасними пріоритетами туристичної політики Європейського Союзу, спрямованими на забезпечення зеленого і цифрового переходу, підвищення стійкості туристичної екосистеми та посилення ролі даних у процесах управління туристичними територіями [39]; [309]. Комплексний характер розвитку туризму також відображено у структурі Індексу розвитку подорожей і туризму, який охоплює туристичну, транспортну, цифрову та соціально-економічну складові [3]. Водночас результати європейських регіональних досліджень підтверджують доцільність урахування транспортної доступності, як окремої характеристики просторової інтегрованості територій [310]. Отже, запропонована система показників може бути використана для комплексного оцінювання туристичної інфраструктури, як багатокomпонентної соціально-економічної системи та створює методичну основу для подальшого факторного аналізу, кластеризації регіонів і побудови авторської типології моделей її розвитку.

Для оцінювання просторової диференціації розвитку туристичної інфраструктури регіонів Європейського Союзу проведено аналіз описової статистики досліджуваних показників. Основним індикатором міжрегіональної неоднорідності обрано коефіцієнт варіації, який дозволяє порівнювати ступінь просторової диференціації показників незалежно від одиниць їх вимірювання:

$$V = \frac{\sigma}{\bar{x}} * 100, \quad (4.1)$$

де V – коефіцієнт варіації, %; σ – стандартне відхилення показника; $\bar{x}$ – середнє значення показника.

У роботі коефіцієнт варіації використано як інтегральний показник просторової неоднорідності розвитку туристичної інфраструктури. Високі значення коефіцієнта свідчать про концентрацію відповідної складової в обмеженій кількості регіонів, тоді як низькі – про її відносно рівномірний територіальний розподіл. Результати описової статистики засвідчують суттєву просторову диференціацію розвитку туристичної інфраструктури регіонів Європейського Союзу.

Таблиця 4.2 – Описова статистика показників розвитку туристичної інфраструктури регіонів Європейського Союзу

Показник	Мінімум	Максимум	Середнє значення	Стандартне відхилення	Коефіцієнт варіації, %
Місткість засобів туристичного розміщення, місць	850	1103590,0	125828,6	149855,9	119,1
Рівень завантаженості засобів розміщення, %	19,2	79,77	43,24	9,76	22,58
Щільність туристичної діяльності, ночівель/км ²	4,96	45467,3	2310,5	5945,61	257,33
Інтенсивність культурних ресурсів	0,03	1326,10	17,03	92,96	545,95
Кількість об'єктів, сертифікованих за програмою «Блакитний прапор», од.	0	159	15,49	29,81	192,51
Швидкість інтернету в туристичних дестинаціях, Mbps	36,11	100	76,18	13,51	17,73
Частка домогосподарств із доступом до інтернету, %	84,74	100	94,51	3,03	3,21
Індекс транспортної доступності	0	0,73	0,17	0,14	80,6

Джерело: розраховано автором за даними [298]; [299]; [300]; [301]; [302]; [303]; [304]; [305]

Найвищий коефіцієнт варіації встановлено для інтенсивності культурних ресурсів (CV=545,95%) та щільності туристичної діяльності (CV=257,33%). Значною неоднорідністю характеризується також кількість об'єктів, сертифікованих за програмою «Блакитний прапор» (CV=192,51%), і місткість засобів туристичного розміщення (CV=119,10%). Це свідчить про концентрацію

культурних, рекреаційних та інфраструктурних можливостей, а також туристичних ночівель у порівняно обмеженій групі регіонів.

Місткість засобів туристичного розміщення коливається від 850 до 1103590 місць, що відображає значні відмінності між регіонами за масштабами розвитку інфраструктури гостинності. Щільність туристичної діяльності змінюється від 4,96 до 45467,26 ночівель на 1 км². Такий діапазон вказує на істотну територіальну концентрацію туристичного попиту у столичних, міських і рекреаційно-спеціалізованих регіонах. Максимальна кількість об'єктів, сертифікованих за програмою «Блакитний прапор», становить 159.

Нижчу міжрегіональну варіативність виявлено для рівня завантаженості засобів розміщення ($CV=22,58\%$) та швидкості інтернету в туристичних дестинаціях ($CV=17,73\%$). Найодноріднішим є показник частки домогосподарств із доступом до інтернету ($CV=3,21\%$). Це підтверджує відносно незначні міжрегіональні відмінності в поширенні базового доступу населення до інтернету. Водночас вища варіативність його швидкості порівняно з часткою підключених домогосподарств свідчить, що поширеність і технічна якість цифрової інфраструктури мають різний рівень територіальної диференціації [304]; [305].

Авторський індекс транспортної доступності характеризується значною просторовою варіативністю ($CV=80,60\%$). Це відображає відмінності між регіонами за рівнем їх інтегрованості у транспортні мережі та доступністю туристичних дестинацій. Водночас неоднорідність транспортної доступності є нижчою, ніж диференціація культурних ресурсів, щільності туристичної діяльності, об'єктів «Блакитний прапор» і місткості засобів розміщення.

Значні розриви між середніми та максимальними значеннями місткості засобів туристичного розміщення, щільності туристичної діяльності, інтенсивності культурних ресурсів і кількості об'єктів «Блакитний прапор» вказують на правосторонню асиметрію їх розподілів та наявність впливових спостережень. Для зменшення їхнього впливу на графічне представлення результатів багатовимірного статистичного аналізу зазначені показники

логарифмічно перетворено за формулою $\ln(x+1)$. Трансформовані значення надалі використано для побудови кореляційної матриці та проведення аналізу головних компонентів.

Частку домогосподарств із доступом до інтернету через низьку міжрегіональну варіативність використано як додаткову характеристику цифрової готовності регіонів без включення до аналізу головних компонентів. Решту показників після необхідного перетворення та стандартизації використано для виявлення латентних факторів розвитку туристичної інфраструктури і подальшої типологізації регіонів.

На наступному етапі дослідження проведено кореляційний аналіз, який дозволяє оцінити силу та напрям взаємозв'язків між показниками розвитку туристичної інфраструктури регіонів Європейського Союзу, а також перевірити доцільність подальшого застосування методу головних компонентів. У розрахунках використано логарифмічно трансформовані значення лише тих показників, для яких попередній аналіз виявив істотну правосторонню асиметрію розподілу та наявність екстремальних значень. До них належать місткість туристичної інфраструктури, щільність туристичної діяльності, інтенсивність культурних ресурсів та кількість сертифікованих пляжів за програмою «Блакитний прапор». Для інших показників логарифмічне перетворення не застосовувалося, оскільки їх розподіл не потребував додаткової трансформації.

Для оцінювання взаємозв'язків використано коефіцієнт лінійної кореляції Пірсона:

$$r = \frac{\sum(x_i - \bar{x})(y_i - \bar{y})}{(n-1)\sigma_x\sigma_y}, \quad (4.2)$$

де r – коефіцієнт кореляції; x_i та y_i – значення досліджуваних показників; $\bar{x}$ та $\bar{y}$ – середні значення показників; σ_x та σ_y – стандартні відхилення; n – кількість спостережень.

Значення коефіцієнта кореляції змінюється в межах від -1 до $+1$, де додатні значення характеризують прямий зв'язок між показниками, а від'ємні – обернений. Результати розрахунків наведено в табл. 4.3.

Таблиця 4.3 – Кореляційна матриця показників розвитку туристичної інфраструктури регіонів Європейського Союзу

Показники	$\ln X_1$	X_2	$\ln X_3$	$\ln X_4$	$\ln X_5$	X_6	X_8
$\ln X_1$	1	0,496	0,367	0,103	0,527	0,036	0,413
X_2	0,496	1	0,707	0,49	0,54	0,348	0,072
$\ln X_3$	0,367	0,707	1	0,829	0,343	0,255	-0,125
$\ln X_4$	0,103	0,49	0,829	1	0,207	0,324	-0,124
$\ln X_5$	0,527	0,54	0,343	0,207	1	0,227	0,098
X_6	0,036	0,348	0,255	0,324	0,227	1	0,138
X_8	0,413	0,072	-0,125	-0,124	0,098	0,138	1

Примітка: для показників X_1 , X_3 , X_4 та X_5 використано логарифмічно трансформовані значення $\ln(x+1)$.
Джерело: розраховано автором

Аналіз кореляційної матриці засвідчив наявність переважно додатних взаємозв'язків різної сили між показниками розвитку туристичної інфраструктури регіонів Європейського Союзу. Це вказує на взаємопов'язаність окремих складових туристичного розвитку, водночас не означаючи наявності безпосередніх причинно-наслідкових залежностей між ними.

Найтісніший прямий зв'язок встановлено між щільністю туристичної діяльності та інтенсивністю культурних ресурсів ($r=0,829$). Отриманий результат свідчить, що регіони з вищою концентрацією культурних ресурсів переважно характеризуються більшою щільністю туристичних ночівель. Достатньо сильний прямий зв'язок також виявлено між щільністю туристичної діяльності та рівнем завантаженості засобів розміщення ($r=0,707$), що відображає взаємозв'язок між просторовою концентрацією туристичного попиту і інтенсивністю використання інфраструктури розміщення.

Для низки інших показників встановлено кореляції помірної сили. Місткість засобів туристичного розміщення пов'язана з кількістю об'єктів, сертифікованих за програмою «Блакитний прапор» ($r=0,527$), рівнем завантаженості засобів розміщення ($r=0,496$) та індексом транспортної

доступності ($r=0,413$). Рівень завантаженості засобів розміщення має помірні зв'язки з кількістю об'єктів «Блакитний прапор» ($r=0,540$) та інтенсивністю культурних ресурсів ($r=0,490$). Це свідчить про взаємопов'язаність інфраструктурної забезпеченості, туристично-рекреаційного потенціалу та інтенсивності використання засобів розміщення.

Швидкість інтернету в туристичних DESTИНАЦІЯХ характеризується переважно слабкими або помірними зв'язками з іншими показниками. Найвищі коефіцієнти встановлено для її зв'язків із рівнем завантаженості засобів розміщення ($r=0,348$) та інтенсивністю культурних ресурсів ($r=0,324$). Практично відсутній лінійний зв'язок між швидкістю інтернету та місткістю засобів туристичного розміщення ($r=0,036$).

Індекс транспортної доступності має помірний прямий зв'язок із місткістю засобів туристичного розміщення ($r=0,413$). Його зв'язки з іншими показниками є слабкими: коефіцієнти змінюються від $-0,125$ до $0,138$. Від'ємні кореляції транспортної доступності зі щільністю туристичної діяльності ($r=-0,125$) та інтенсивністю культурних ресурсів ($r=-0,124$) є слабкими й не дають підстав стверджувати про виражену обернену залежність. Отримані результати дозволяють розглядати цифрову та транспортну складові як відносно самостійні характеристики розвитку туристичної інфраструктури.

У кореляційній матриці відсутні коефіцієнти, що перевищують $0,900$, тому ознак майже повного лінійного дублювання показників не виявлено. Водночас достатньо висока кореляція між щільністю туристичної діяльності та інтенсивністю культурних ресурсів ($r=0,829$) потребує врахування під час подальшого багатовимірного аналізу. Отже, лише на підставі кореляційної матриці не можна остаточно стверджувати про відсутність проблем мультиколінеарності або про безумовну придатність даних до застосування методу головних компонентів.

Таким чином, кореляційний аналіз виявив достатню систему взаємозв'язків між досліджуваними показниками та не засвідчив їх повного інформаційного дублювання, що створило попередні передумови для

застосування методу головних компонентів з метою виявлення латентної структури розвитку туристичної інфраструктури регіонів Європейського Союзу. Оскільки наявність кореляційних зв'язків сама по собі не є достатньою підставою для такого аналізу, на наступному етапі здійснено формальну перевірку придатності вихідних даних за критерієм Кайзера – Меєра – Олкіна (КМО) та критерієм сферичності Бартлетта.

Метод головних компонентів використано для зменшення розмірності вихідного інформаційного простору та виявлення латентних факторів, які визначають просторові особливості розвитку туристичної інфраструктури регіонів Європейського Союзу. Метод передбачає перетворення системи взаємопов'язаних вихідних змінних на меншу кількість некорельованих головних компонентів із максимально можливим збереженням варіації початкових даних [311; 312]. Його застосування дозволяє перейти від аналізу окремих показників до узагальнених факторів, що пояснюють основну частину міжрегіональної варіації.

Головна компонента являє собою лінійну комбінацію стандартизованих змінних:

$$PC_i = a_{i1}Z_1 + a_{i2}Z_2 + \dots + a_{ip}Z_p, \quad (4.3)$$

де PC_i – i -та головна компонента; a_{ij} – вага j -ї змінної в i -й головній компоненті; Z_j – стандартизоване значення j -ї вихідної змінної; p – кількість змінних.

Перед застосуванням методу головних компонентів оцінено структуру взаємозв'язків між вихідними змінними. Для цього використано критерій адекватності вибірки Кайзера – Меєра – Олкіна, який ґрунтується на співвідношенні квадратів парних і часткових кореляцій [313]. Гіпотезу про рівність кореляційної матриці одиничній перевірено за допомогою критерію сферичності Бартлетта [314]. Поєднання цих критеріїв використовується для

попереднього оцінювання придатності структури даних до багатовимірного компонентного та факторного аналізу [315].

$$KMO = \frac{\sum_{i>j} r_{ij}^2}{\sum_{i>j} r_{ij}^2 + \sum_{i>j} q_{ij}^2}, \quad (4.4)$$

де r_{ij} – коефіцієнти парної кореляції; q_{ij} – коефіцієнти часткової кореляції.

Чим ближче значення КМО до одиниці, тим більш придатними є вихідні дані для факторного аналізу, результати перевірки наведено в табл. 4.4.

Таблиця 4.4 – Оцінювання придатності вихідних даних до застосування методу головних компонентів

Показник	Значення
Критерій адекватності вибірки Кайзера–Мейєра–Олкіна (КМО)	0,59
Критерій сферичності Бартлетта (χ^2)	783,407
Кількість ступенів свободи (df)	21
Рівень статистичної значущості (p-value)	<0,001

Джерело: розраховано автором

Значення КМО=0,590 дещо перевищує мінімальний орієнтовний рівень 0,50, тому придатність структури даних до компонентного аналізу слід оцінювати як гранично прийнятну. Статистично значущий критерій Бартлетта ($\chi^2=783,407$; $df=21$; $p<0,001$) дозволяє відхилити гіпотезу про рівність кореляційної матриці одиничній. Сукупність отриманих результатів допускає застосування методу головних компонентів, однак потребує обережної змістової інтерпретації отриманих компонентів [315].

Наступним етапом визначено кількість компонентів, що доцільно залишити для подальшої інтерпретації. Для цього використано власні значення компонент, які визначаються як:

$$\lambda_i = \sum_{j=1}^p l_{ji}^2, \quad (4.5)$$

де λ_i – власне значення i -ї головної компоненти; l_{ji} – навантаження j -ї вихідної змінної на i -ту головну компоненту; p – кількість показників, включених до аналізу.

Частка загальної дисперсії, поясненої i -ю головною компонентою, визначається як:

$$V_i = \frac{\lambda_i}{p} \cdot 100\%, \quad (4.6)$$

де V_i – частка дисперсії, пояснена i -ю компонентою.

Оскільки до методу головних компонентів включено сім стандартизованих показників (X_1 – X_6 та X_8), а X_7 через низьку міжрегіональну варіативність використано лише як додаткову характеристику, сума власних значень усіх головних компонентів дорівнює семи. Результати розрахунків для перших трьох компонентів наведено в табл. 4.5.

Таблиця 4.5 – Частка поясненої дисперсії головними компонентами

Компонента	Власне значення	Частка поясненої дисперсії, %	Кумулятивна частка, %
PC1	3,048	43,54	43,54
PC2	1,512	21,61	65,15
PC3	0,957	13,67	78,82

Джерело: розраховано автором

Результати розрахунків показали, що перші три головні компоненти сукупно пояснюють 78,82% загальної дисперсії досліджуваних показників. Отже, перехід від семи вихідних змінних до трьох компонентів дозволяє зберегти переважну частину інформації про міжрегіональну варіативність розвитку туристичної інфраструктури.

Найбільший внесок забезпечує перша головна компонента, власне значення якої становить 3,048, вона пояснює 43,54% загальної дисперсії та відображає основний напрям диференціації досліджуваних регіонів. Друга компонента має власне значення 1,512 і пояснює 21,61% дисперсії. Сукупна частка дисперсії, пояснена першими двома компонентами, становить 65,15%.

Третя компонента пояснює додаткові 13,67% дисперсії, унаслідок чого кумулятивна частка зростає до 78,82%. Її власне значення становить 0,957, тобто є дещо нижчим за одиницю. Тому включення третьої компоненти не можна обґрунтовувати виключно критерієм Кайзера, відповідно до якого, зазвичай, залишають компоненти із власними значеннями, що перевищують одиницю. Збереження третьої компоненти обґрунтовується її внеском у загальну пояснену дисперсію, близькістю власного значення до одиниці та можливістю виокремлення змістовно самостійного аспекту розвитку туристичної інфраструктури. Таким чином, у подальшому аналізі залишено три головні компоненти (табл. 4.6). Водночас таке рішення ґрунтується на поєднанні статистичних та змістових критеріїв, а не лише на формальному критерії Кайзера.

Таблиця 4.6 – Компонентні навантаження показників

Показник	PC1	PC2	PC3
ln(місткість засобів туристичного розміщення)	0,604	0,632	-0,278
Рівень завантаженості засобів розміщення	0,872	0,029	-0,062
ln(щільність туристичної діяльності)	0,862	-0,355	-0,144
ln(інтенсивність культурних ресурсів)	0,72	-0,523	0,072
ln(кількість об'єктів, сертифікованих за програмою «Блакитний прапор»)	0,659	0,34	-0,193
Швидкість доступу до інтернету	0,461	-0,086	0,813
Індекс транспортної доступності	0,119	0,768	0,389

Примітка: наведено навантаження головних компонентів до обертання, розраховані за формулою $l_{ji} = a_{ji} \sqrt{\lambda_i}$, де a_{ji} – елемент власного вектора, а λ_i – власне значення відповідної компоненти. Знаки компонентів є умовними та не впливають на частку поясненої дисперсії.

Джерело: розраховано автором

Отримані результати дозволяють описати основні напрями просторової диференціації туристичної інфраструктури регіонів Європейського Союзу за допомогою трьох головних компонентів. Їх змістову інтерпретацію здійснено на основі структури компонентних навантажень, наведеної на наступному етапі дослідження. На основі структури компонентних навантажень здійснено економічну інтерпретацію головних компонентів (табл. 4.7).

Таблиця 4.7 – Інтерпретація головних компонентів розвитку туристичної інфраструктури регіонів Європейського Союзу

Компонента	Назва компоненти	Показники з основними навантаженнями
PC1	Туристично-рекреаційна інтенсивність і концентрація	Завантаженість засобів розміщення; щільність туристичної діяльності; інтенсивність культурних ресурсів; об'єкти за програмою «Блакитний прапор»; місткість засобів розміщення
PC2	Інфраструктурна і транспортна забезпеченість	Транспортна доступність; місткість засобів розміщення; протилежний полюс – інтенсивність культурних ресурсів
PC3	Цифрова забезпеченість туристичних дестинацій	Швидкість інтернету; додатково – транспортна доступність

Примітка: до основних віднесено навантаження з абсолютним значенням не менше 0,50. Частку домогосподарств із доступом до інтернету не включено до PCA; її використано як додатковий контекстний показник цифрової доступності регіонів.

Джерело: сформовано автором

Для визначення ключових індикаторів використано навантаження, абсолютне значення яких становить не менше 0,50. Показники з дещо нижчими навантаженнями враховано як додаткові характеристики відповідних компонентів. Перша головна компонента має високі додатні навантаження для рівня завантаженості засобів розміщення (0,872), щільності туристичної діяльності (0,862), інтенсивності культурних ресурсів (0,720), кількості об'єктів за програмою «Блакитний прапор» (0,659) та місткості засобів туристичного розміщення (0,604). Додатне, але нижче навантаження має швидкість інтернету (0,461). Отже, високі значення PC1 характерні для регіонів, у яких значна щільність туристичних ночівель поєднується з інтенсивним використанням засобів розміщення, культурно-рекреаційними ресурсами та розвиненою інфраструктурою гостинності. Тому PC1 доцільно інтерпретувати як компоненту туристично-рекреаційної інтенсивності та концентрації.

Друга головна компонента визначається насамперед транспортною доступністю (0,768) і місткістю засобів туристичного розміщення (0,632). Водночас інтенсивність культурних ресурсів має помітне від'ємне навантаження (–0,523), а щільність туристичної діяльності – слабше від'ємне навантаження

(-0,355). Таким чином, позитивний полюс PC2 характеризує регіони з вищою транспортною доступністю та значною місткістю засобів розміщення, тоді як протилежний полюс пов'язаний із більшою концентрацією культурних ресурсів і туристичної діяльності. PC2 доцільно визначити як компонент інфраструктурної і транспортної забезпеченості.

Від'ємні навантаження PC2 не означають негативного стану відповідних регіонів або несприятливого впливу культурних ресурсів. Вони відображають протилежне розташування показників уздовж цієї компоненти. Крім того, знак усієї компоненти є математично умовним і може бути одночасно змінений на протилежний без зміни результатів PCA.

Третя головна компонента має високе додатне навантаження швидкості інтернету в туристичних DESTИНАЦІЯХ (0,813). Індекс транспортної доступності має додаткове навантаження 0,389, тоді як абсолютні значення навантажень інших показників не перевищують 0,278. Це дозволяє інтерпретувати PC3 як компонент цифрової забезпеченості туристичних DESTИНАЦІЙ.

Частку домогосподарств із доступом до інтернету через низьку міжрегіональну варіативність не включено до методу головних компонентів. Вона використовується як додаткова характеристика загальної цифрової доступності населення, але не є компонентним навантаженням PC3 і не повинна подаватися як змінна, що статистично формує цю компоненту.

Таким чином, PCA дозволив виокремити три взаємодоповнювальні компоненти: туристично-рекреаційну інтенсивність і концентрацію, інфраструктурну та транспортну забезпеченість, а також цифрову забезпеченість туристичних DESTИНАЦІЙ. Отримані компоненти пояснюють 78,82% загальної дисперсії досліджуваних показників і можуть бути використані як узагальнені характеристики для подальшої кластеризації регіонів Європейського Союзу.

Для типологізації регіонів Європейського Союзу за особливостями розвитку туристичної інфраструктури застосовано метод k-середніх, який дозволяє об'єднати регіони у відносно однорідні групи за сукупністю латентних факторів, отриманих у результаті аналізу головних компонентів [316]. Метод

належить до ітеративних алгоритмів кластеризації та передбачає послідовне віднесення кожного об'єкта до найближчого центру кластера з подальшим перерахунком кластерних центрів до досягнення збіжності [317]. Його перевагами є відносна простота, обчислювальна ефективність та можливість застосування до значних масивів числових даних. Водночас результати кластеризації можуть залежати від початкового розміщення центрів, заданої кількості кластерів і наявності екстремальних спостережень, що потребує порівняння кількох варіантів кластерного розподілу [318].

Метою виведеного алгоритму є мінімізація сумарної внутрішньокластерної дисперсії, що описується цільовою функцією:

$$J = \sum_{k=1}^K \sum_{i \in C_k} \|x_i - \mu_k\|^2, \quad (4.7)$$

де C_k – множина об'єктів k -го кластера; μ_k – центр кластера; x_i – вектор компонентних балів i -го регіону за РС1–РС3; k – кількість кластерів.

Кластеризацію виконано за факторними оцінками трьох головних компонентів (РС1–РС3), отриманих методом головних компонентів. Використання факторних оцінок забезпечило групування регіонів за ортогональними латентними характеристиками розвитку туристичної інфраструктури та усунуло вплив взаємної кореляції вихідних показників.

Для визначення кількості кластерів здійснено порівняння рішень із двома–шістьма кластерами. Якість кластеризації оцінено за середнім коефіцієнтом силуету, індексом Калінського–Гарабаша, індексом Девіса–Болдіна, внутрішньокластерною однорідністю та стійкістю складу кластерів під час повторних ініціалізацій методу k -середніх.

Результати перевірки засвідчили, що конфігурація з чотирма кластерами забезпечує найбільш узгоджене поєднання статистичної якості та змістової інтерпретованості. Рішення з двома і трьома кластерами об'єднували регіони з відмінними інфраструктурними профілями, тоді як збільшення кількості

кластерів до п'яти або шести призводило до фрагментації груп без суттєвого поліпшення якості кластеризації.

Стійкість чотирикластерного рішення перевірена шляхом повторних запусків алгоритму з різними початковими центрами кластерів. Додаткове зіставлення результатів, отриманих із використанням перших двох і трьох головних компонентів, підтвердило збереження основної структури групування. Це особливо важливо з огляду на граничне значення критерію Кайзера–Маєра–Олкіна та включення третьої компоненти з власним значенням, меншим за одиницю. Отже, конфігурацію з чотирма кластерами обрано як статистично прийнятне, стійке та змістовно інтерпретоване рішення. Середні значення факторних оцінок головних компонентів PC1–PC3 для сформованих кластерів наведено в табл. 4.8.

Таблиця 4.8 – Середні значення факторних оцінок PC1–PC3 за кластерами регіонів ЄС

Кластер	PC1	PC2	PC3	Кількість регіонів
1	-1,666	0,512	0,452	75
2	-0,404	-0,754	-0,5	71
3	2,265	-2,588	1,124	15
4	1,709	0,771	-0,218	70

Джерело: розраховано автором

Результати кластеризації свідчать про наявність чотирьох моделей розвитку туристичної інфраструктури регіонів Європейського Союзу. Кожен кластер характеризується власною комбінацією компонентних балів, що відображає відмінності у туристично-рекреаційній інтенсивності та концентрації, інфраструктурно-транспортній і цифровій забезпеченості регіонів.

Кластеризацію виконано за останніми доступними на момент формування інформаційної бази регіональними даними EU Tourism Dashboard та Eurostat: переважно за 2024 р., а для окремих показників – за 2023 і 2025 рр. Показники гармонізовано за територіальним рівнем NUTS-2 та використано як характеристику актуального просторового стану розвитку туристичної

інфраструктури регіонів Європейського Союзу. Отримані результати характеризують сучасний просторовий стан розвитку туристичної інфраструктури регіонів Європейського Союзу та можуть слугувати основою для подальшої типологізації регіонів і аналізу моделей управління. Зміна інвестиційної активності, модернізація інфраструктури, розвиток транспортних мереж і цифрових технологій можуть зумовити трансформацію складу окремих кластерів у майбутньому, однак це не впливає на методичну коректність отриманої типології.

Проведений кластерний аналіз дозволив виокремити чотири моделі розвитку туристичної інфраструктури регіонів Європейського Союзу. Вони відрізняються поєднанням туристично-рекреаційної інтенсивності та концентрації, інфраструктурної і транспортної забезпеченості, а також цифрової забезпеченості туристичних destinations. Запропонована типологія відображає відмінності у структурних характеристиках туристичних територій і створює основу для подальшого аналізу особливостей управління їх розвитком.

Виокремлення цифрової складової узгоджується з концепцією Smart Tourism, у межах якої цифрові технології, інформаційні ресурси та дані розглядаються як важливі передумови створення туристичної цінності й удосконалення управлінських процесів [51].

На регіональному рівні реалізація цієї концепції передбачає взаємодію туристичних destinations, інфраструктурних систем і територіальних стейкхолдерів у ширшому просторі розумного туристичного регіону [319]. Водночас у цьому дослідженні цифрова компонента безпосередньо відображає передусім швидкість інтернету в туристичних destinations, тому її слід інтерпретувати як цифрову забезпеченість і передумову подальшої цифрової трансформації.

За результатами кластерного аналізу 231 регіон Європейського Союзу згруповано у чотири моделі розвитку туристичної інфраструктури, які відрізняються співвідношенням трьох головних компонентів. Повний склад кластерів наведено в Додатку П.

Таблиця 4.9 – Авторська типологія моделей розвитку туристичної інфраструктури регіонів Європейського Союзу

Кластер	Назва моделі	Кількість регіонів	Характеристика факторного профілю	Типові регіони	Стратегічні особливості розвитку
1	Збалансована	75	Низьке значення туристично-рекреаційної інтенсивності та концентрації за додатних значень інфраструктурно-транспортної і цифрової компонент	Переважно внутрішні регіони Німеччини, Франції, Іспанії, Австрії та інших країн ЄС	Розширення туристичної пропозиції, формування тематичних продуктів, розвиток культурного, ділового та внутрішнього туризму
2	Трансформативна	71	Від’ємні значення всіх трьох компонент, особливо інфраструктурно-транспортної та цифрової	Регіони ³ відносно обмеженою інтегрованістю туристичної, транспортної та цифрової інфраструктури	Модернізація інфраструктури, підвищення транспортної доступності, залучення інвестицій і розвиток цифрового середовища
3	Висококонцентрована	15	Найвищі значення туристично-рекреаційної та цифрової компонент за різко від’ємного значення другої компоненти	Відень, Берлін, Будапешт, Загреб, Бухарест-Ілфов, Мальта	Управління концентрованими туристичними потоками, розвиток smart-рішень, диверсифікація маршрутів і запобігання надмірному туристичному навантаженню
4	Інтенсивна	70	Високі значення туристично-рекреаційної та інфраструктурно-транспортної компонент за дещо від’ємного значення цифрової компоненти	Переважно приморські та рекреаційні регіони Іспанії, Італії, Греції та Португалії	Зниження сезонності, диверсифікація туристичної пропозиції, цифровізація управління потоками та зменшення екологічного навантаження
	Разом	231	—	—	

Джерело: сформовано автором

Перший кластер (збалансована модель) об’єднує 75 регіонів із найнижчим середнім значенням туристично-рекреаційної інтенсивності та концентрації

(PC1=-1,666) за додатних значень інфраструктурно-транспортної (PC2=0,512) і цифрової (PC3=0,452) компонентів. До нього належать переважно внутрішні регіони Німеччини, Франції, Іспанії, Австрії, Румунії та інших країн ЄС. Їх профіль відображає наявність інфраструктурних і цифрових передумов розвитку за невисокої туристичної активності. Пріоритетами є розширення туристичної пропозиції, формування тематичних продуктів і використання цифрових інструментів просування. Назва моделі є умовною та позначає поєднання низької PC1 з додатними PC2 і PC3, а не рівномірність усіх складових.

Другий кластер (трансформаційна модель) охоплює 71 регіон із від'ємними середніми значеннями всіх компонентів: PC1=-0,404, PC2=-0,754, PC3=-0,500. Це свідчить про відносно слабше поєднання туристичної активності, інфраструктурно-транспортної та цифрової забезпеченості порівняно із середніми показниками вибірки. Від'ємні бали відображають відносно положення регіонів, а не відсутність інфраструктури. Основними напрямками розвитку є модернізація туристичної та транспортної інфраструктури, цифровізація, залучення інвестицій і формування комплексних туристичних продуктів.

Третій кластер (висококонцентрована модель) включає 15 регіонів, зокрема Берлін, Відень, Будапешт, Загреб, Бухарест-Ілфов і Мальту. Для нього характерні найвищі значення туристично-рекреаційної (PC1=2,265) і цифрової (PC3=1,124) компонент за різко від'ємного значення PC2=-2,588. Це не означає абсолютної інфраструктурної нерозвиненості, оскільки PC2 має біполярну структуру й відображає специфічне співвідношення транспортної доступності, місткості засобів розміщення, культурних ресурсів і щільності туристичної діяльності. Висока концентрація туристичних потоків створює передумови для smart-рішень, але водночас посилює ризики овертуризму, пов'язані з просторовою і часовою концентрацією відвідувачів та обмеженою пропускнуою спроможністю DESTINACIЙ [320]. Тому доцільними є перерозподіл потоків, диверсифікація маршрутів і врахування інтересів місцевих жителів та інших стейкхолдерів [321].

Четвертий кластер (інтенсивна модель) охоплює 70 регіонів із високими значеннями туристично-рекреаційної ($PC1=1,709$) та інфраструктурно-транспортної ($PC2=0,771$) компонентів за дещо нижчого за середнє значення цифрової компоненти ($PC3=-0,218$). До нього належать переважно приморські та рекреаційні регіони Іспанії, Італії, Греції та Португалії. Основними викликами для них є сезонна концентрація попиту та екологічне навантаження. З огляду на виражену сезонність у низці приморських регіонів [322], пріоритетами є диверсифікація туристичної пропозиції, подовження сезону, цифровізація управління потоками та впровадження принципів сталого розвитку.

Таким чином, на основі трьох головних компонентів, які сукупно пояснюють 79% дисперсії досліджуваних показників, сформовано авторську типологію з чотирьох моделей: збалансованої, трансформаційної, висококонцентрованої та інтенсивної. Результати засвідчують, що регіони Європейського Союзу відрізняються не лише рівнем розвитку окремих складових туристичної інфраструктури, але і характером їх поєднання.

Запропонована типологія описує структурні профілі регіонів, але сама по собі не вимірює економічну ефективність, конкурентоспроможність або якість управління. Регіони з подібними компонентними профілями можуть демонструвати різні результати залежно від інституційного середовища, управлінських механізмів і характеру взаємодії стейкхолдерів. Це обґрунтовує необхідність подальшого дослідження моделей управління туристичним розвитком у репрезентативних регіонах Європейського Союзу.

4.2 Комплексне оцінювання туристичного розвитку репрезентативних регіонів Європейського Союзу та типологізація моделей управління

У підрозділі 4.1 на основі методу головних компонентів і кластерного аналізу здійснено типологізацію регіонів Європейського Союзу за моделями розвитку туристичної інфраструктури. Встановлено, що подібні інфраструктурні профілі можуть супроводжуватися різною результативністю туристичного

розвитку, яка залежить також від інституційного середовища, системи управління, механізмів реалізації туристичної політики та економічних умов. Комплексний характер цього взаємозв'язку обґрунтовано в авторській монографії, де розвиток регіональної туристичної інфраструктури розглянуто через взаємодію економічних механізмів, інституційних моделей, інноваційних інструментів і європейських практик управління туристичними територіями [323].

Метою підрозділу є порівняльне оцінювання туристичного розвитку репрезентативних регіонів ЄС, визначення результативності використання їх інфраструктурного потенціалу та типологізація моделей управління. Для цього застосовано кейс-метод, а відбір регіонів здійснено за критеріями туристичної значущості, сформованості системи управління, доступності порівнянної статистичної інформації та представлення різних функціональних типів туристичних територій.

Для поглибленого аналізу обрано вісім регіонів: Відень, Тіроль, Каталонію, Адріатичну Хорватію, Мальту, Канарські острови, Крит та Алгарве (рис. 4.3). Вибірка охоплює столичні, гірські, приморські й островні дестинації, що відрізняються туристичною спеціалізацією, моделями розвитку інфраструктури та організацією систем управління, забезпечуючи основу для їх подальшого комплексного зіставлення.

Відібрані регіони охоплюють основні типи туристичних територій Європейського Союзу – столичні, приморські, островні, гірські та рекреаційні дестинації, що забезпечує репрезентативність подальшого дослідження. Для забезпечення методичної послідовності аналізу сформовано логічну схему дослідження, наведену на рис. 4.4. Логіка дослідження відображає послідовність комплексного оцінювання туристичного розвитку репрезентативних регіонів Європейського Союзу. Характеристику відібраних регіонів наведено у табл. 4.10.

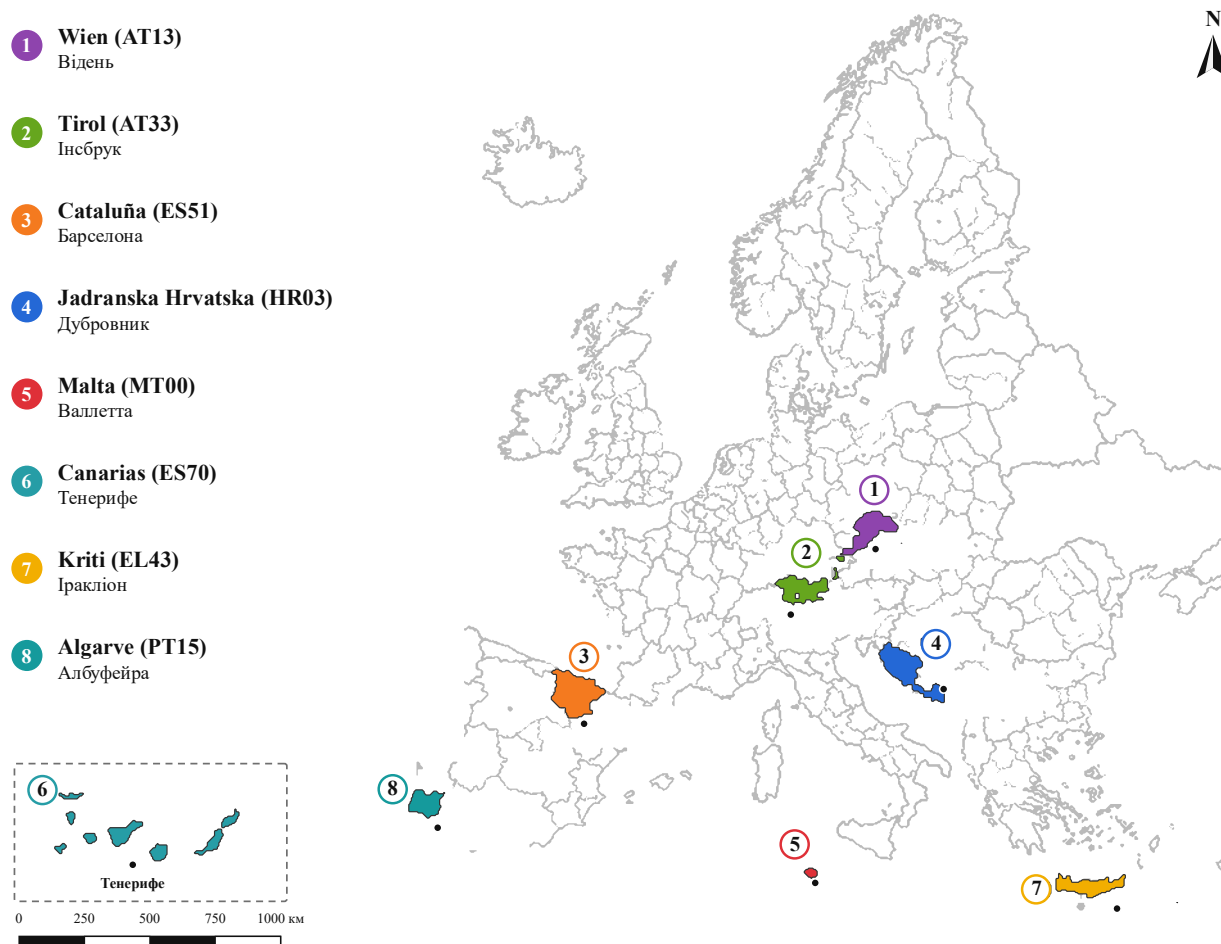


Рисунок 4.3 – Репрезентативні регіони Європейського Союзу для поглибленого аналізу моделей управління туристичним розвитком

Джерело: побудовано автором на основі класифікації NUTS [296]; [297]

На першому етапі за допомогою методу головних компонентів і кластерного аналізу здійснено типологізацію 231 регіону рівня NUTS-2 за особливостями розвитку туристичної інфраструктури. На другому етапі відібрано вісім репрезентативних регіонів для поглибленого порівняльного аналізу.

Подальше дослідження передбачає послідовне оцінювання рівня розвитку туристичної інфраструктури (ТІ), результативності туристичного розвитку (ТР), національного макроекономічного контексту туристичного сектору (ЕІ), результативності використання туристичної інфраструктури (КРВ), а також дослідження систем управління туристичним розвитком на основі контент-аналізу стратегічних документів. Це дозволяє здійснити типологізацію моделей

управління та визначити їх місце у забезпеченні ефективного функціонування туристичних дестинацій.

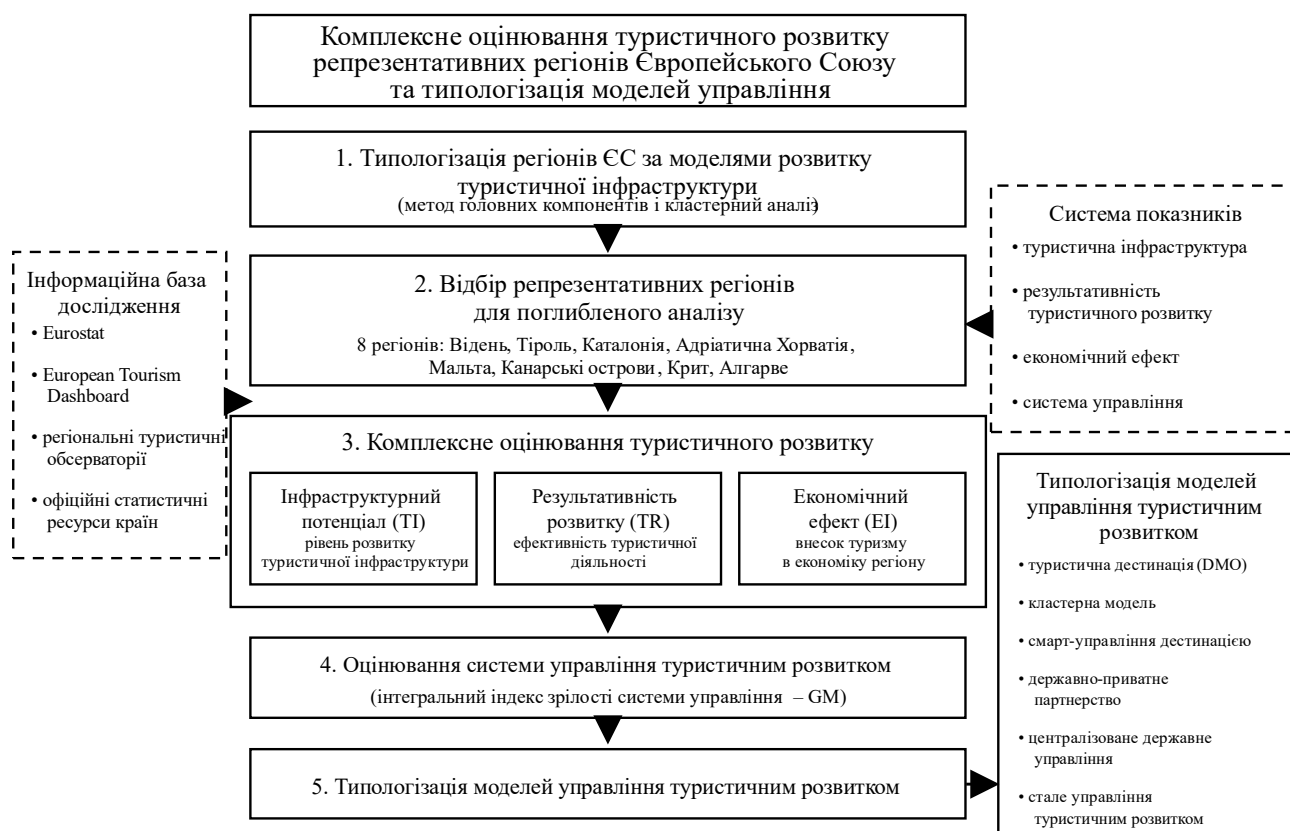


Рисунок 4.4 – Логічна схема комплексного оцінювання туристичного розвитку та типологізації моделей управління

Джерело: сформовано автором

Сформована вибірка забезпечує можливість комплексного порівняльного оцінювання репрезентативних регіонів Європейського Союзу, визначення особливостей їх систем управління та подальшої типологізації моделей управління туристичним розвитком. Інформаційну базу дослідження сформовано на основі даних Eurostat, EU Tourism Dashboard, регіональних туристичних обсерваторій, стратегічних і програмних документів та офіційних матеріалів органів управління туристичною сферою досліджуваних територій [298–302]; [304]; [305]; [324–354].

Таблиця 4.10 – Характеристика репрезентативних DESTИНАЦІЙ для порівняльного аналізу

Дестинація	Причина вибору	Модель розвитку туристичної інфраструктури	Організація системи управління туристичним розвитком
Відень (AT13)	Провідний столичний туристичний центр Європи	Високо-концентрована	Міське управління туризмом
Тіроль (AT33)	Один із провідних гірських туристичних регіонів Європи	Трансформаційна	Управління гірською туристичною дестинацією
Каталонія (ES51)	Багатофункціональна туристична дестинація міжнародного значення	Інтенсивна	Регіональне стратегічне управління
Адріатична Хорватія (HR03)	Приморський туристичний регіон із вираженою сезонністю	Інтенсивна	Регіональне управління туристичною дестинацією
Мальта (MT00)	Острівна економіка з високою залежністю від туризму	Високо-концентрована	Національна система управління туризмом
Канарські острови (ES70)	Один із найбільших курортних регіонів Європи	Інтенсивна	Автономне регіональне управління
Крит (EL43)	Провідний туристично-рекреаційний острів Греції	Інтенсивна	Регіональне управління туристичним розвитком
Алгарве (PT15)	Провідний курортний регіон Португалії	Інтенсивна	Партнерське управління туристичним розвитком

Джерело: сформовано автором на основі [298–302]; [304]; [305]; [324–354]

Використана система показників охоплює характеристики туристичної інфраструктури, результативність туристичного розвитку, економічний ефект туристичної діяльності та системи управління, що забезпечує комплексність і порівнянність результатів дослідження.

Для оцінювання рівня розвитку туристичної інфраструктури репрезентативних регіонів сформовано інтегральний індекс туристичної інфраструктури (Tourism Infrastructure Index – TI). Формування інтегрального показника здійснювалося відповідно до загальних принципів побудови композитних індексів, які передбачають обґрунтування системи індикаторів, їх нормування та подальше агрегування [154]. Структуру індексу сформовано на основі результатів факторного аналізу, проведеного у підрозділі 4.1, та доповнено індикаторами природно-рекреаційного потенціалу для врахування специфіки природно орієнтованих туристичних регіонів.

Доцільність застосування інтегрального підходу підтверджується результатами попередньої авторської діагностики збалансованого функціонування регіонального туристичного комплексу, у межах якої поєднання ресурсних, інфраструктурних і результативних характеристик використано для комплексного оцінювання туристичного потенціалу території [355].

Таблиця 4.11 – Структура інтегрального індексу розвитку туристичної інфраструктури (ТІ)

Блок	Позначення	Показники
Інфраструктура гостинності	ТІ ₁	Місткість засобів розміщення; Рівень завантаженості
Транспортна інфраструктура	ТІ ₂	Індекс транспортної доступності
Культурно-рекреаційна інфраструктура	ТІ ₃	Інтенсивність культурних ресурсів; Блакитні прапори
Природно-рекреаційний потенціал	ТІ ₄	Потенціал природного туризму; Частка природоохоронних територій
Цифрова інфраструктура	ТІ ₅	Швидкість інтернету; Домогосподарства з доступом до інтернету
Просторова концентрація туристичної діяльності	ТІ ₆	Щільність туристичної діяльності

Джерело: сформовано автором на основі [295–305]; [154]

Для забезпечення комплексної оцінки туристичної інфраструктури до системи показників додатково включено індикатори природно-рекреаційного потенціалу – потенціал природного туризму та частка природоохоронних територій. Їх використання обумовлено тим, що конкурентні переваги окремих туристичних регіонів ЄС формуються насамперед за рахунок природних рекреаційних ресурсів, які недостатньо відображаються показниками культурної та транспортної інфраструктури. Запропонований підхід забезпечує комплексне оцінювання туристичної інфраструктури та підвищує коректність порівняння урбанізованих, приморських, острівних і гірських туристичних регіонів.

Запропонований інтегральний індекс ТІ охоплює шість взаємопов'язаних складових: інфраструктуру гостинності, транспортну доступність, культурно-рекреаційну інфраструктуру, природно-рекреаційний потенціал, цифрову інфраструктуру та просторову концентрацію туристичної діяльності. Водночас

окремі індикатори – завантаженість засобів розміщення та щільність туристичної діяльності – характеризують не матеріальну базу, а інтенсивність її використання. Тому ТІ слід трактувати як комплексний індекс розвитку та залучення інфраструктурного потенціалу, а не лише матеріально-ресурсної бази туризму. Інформаційну базу для розрахунку ТІ сформовано за показниками репрезентативних регіонів Європейського Союзу, що характеризують зазначені складові. Включення індикаторів природно-рекреаційного потенціалу дає змогу коректніше врахувати специфіку регіонів, орієнтованих на природний, екологічний і гірський туризм. Базові показники, використані для розрахунку індексу, наведено в табл. 4.12.

Таблиця 4.12 – Базові показники розвитку туристичної інфраструктури репрезентативних дестинацій ЄС

Дестинація	Місткість засобів розміщення, місць	Рівень завантаженості засобів розміщення, %	Щільність туристичної діяльності	Інтенсивність культурних ресурсів	Кількість об'єктів «Блакитний прапор»	Потенціал природного туризму	Частка природоохоронних територій, %	Середня швидкість Інтернету, Мбіт/с	Домогосподарства з доступом до інтернету, %
Відень	99334	55	43959,52	177,89	0	0,03	13,45	99,32	98
Тіроль	286333	51	3104,56	5,49	0	0,15	14,57	56,09	96,28
Каталонія	806817	62,75	2761,49	8,64	123	0,27	30,64	91,51	98,52
Адріатична Хорватія	1103590	64,1	3581,12	4,16	107	0,62	50,43	78,81	87,11
Мальта	52796	65,9	35888,09	133,34	13	0,54	13,75	96,41	97,77
Канарські острови	428886	75,36	13360,41	10,84	50	0,56	47,19	76,88	97,34
Крит	243933	54	4138,41	3,26	157	0,63	32,23	70,61	92,1
Алгарве	171072	50,92	4633,80	5,34	91	0,38	35,72	91,83	98

Джерело: сформовано автором на основі [296–305]

Для розрахунків використано останні доступні, на момент проведення, дослідження дані за 2024–2025 рр. [296–305]. Показники характеризують місткість та завантаженість засобів розміщення, щільність туристичної діяльності, інтенсивність культурних ресурсів, кількість сертифікованих пляжів «Блакитний прапор», потенціал природного туризму, частку природоохоронних

територій, середню швидкість інтернету та рівень забезпеченості домогосподарств доступом до мережі інтернету.

Аналіз вихідних показників засвідчив значну диференціацію репрезентативних регіонів за окремими складовими розвитку туристичної інфраструктури. Найвищими значеннями місткості засобів розміщення характеризуються Адріатична Хорватія та Каталонія, що свідчить про значні масштаби туристичної діяльності та високий рівень розвитку інфраструктури гостинності. Водночас Відень і Мальта мають меншу місткість засобів розміщення, однак вирізняються високою концентрацією культурних ресурсів і розвиненою цифровою інфраструктурою.

Найбільші міжрегіональні відмінності спостерігаються за показниками інтенсивності культурних ресурсів, кількістю об'єктів за програмою «Блакитний прапор», потенціалом природного туризму та часткою природоохоронних територій, що відображає різну туристичну спеціалізацію досліджуваних територій. Якщо Відень і Мальта орієнтуються переважно на культурно-пізнавальний туризм, то Канарські острови, Крит, Тіроль та Адріатична Хорватія формують свої конкурентні переваги насамперед на основі природно-рекреаційних ресурсів. Отримані результати підтверджують доцільність використання інтегрального індексу розвитку туристичної інфраструктури, який забезпечує комплексне оцінювання різних типів туристичних територій, незалежно від їх туристичної спеціалізації.

Однією зі складових інтегрального індексу розвитку туристичної інфраструктури є транспортна доступність, яка характеризує рівень інтегрованості регіону до національної та міжнародної транспортної мережі та визначає можливості переміщення туристичних потоків. Для її оцінювання сформовано інтегральний індекс транспортної доступності (TAI), який використовується як складова блоку «Транспортна інфраструктура» інтегрального індексу розвитку туристичної інфраструктури (табл. 4.13).

Таблиця 4.13 – Показники транспортної доступності репрезентативних
 DESTINATIONES ЄС (2024 р.)

Дестинація	Авіапасажиropотік, тис. осіб	Довжина залізничної мережі, км	Довжина автомобільних магістралей, км
Відень	31719	245	43
Тіроль	868	520	189
Каталонія	58090	1865	1482
Адріатична Хорватія	8738	783	654
Мальта	8968	0	0
Канарські острови	47488	0	288
Крит	13387	0	0
Алгарве	9779	174	120

Примітка: для окремих показників використано оціночні значення, сформовані методом аналогового оцінювання на основі офіційної транспортної статистики та даних регіонів-аналогів.

Джерело: сформовано автором за [305]

Аналіз показників транспортної доступності засвідчив суттєві міжрегіональні відмінності у розвитку транспортної інфраструктури. Найвищі значення авіапасажиropотоку характерні для Каталонії та Канарських островів, що свідчить про їхню високу інтегрованість у міжнародний туристичний простір. Водночас Каталонія є лідером за рівнем розвитку наземної транспортної інфраструктури, поєднуючи розгалужену мережу автомобільних магістралей і залізничних сполучень.

Для континентальних регіонів (Відень, Тіроль, Адріатична Хорватія) транспортна доступність формується за рахунок комплексного використання авіаційного, автомобільного та залізничного транспорту. Натомість для островних територій (Мальта, Канарські острови та Крит) визначальне значення має авіаційне сполучення, тоді як відсутність залізничної інфраструктури зумовлена їх природно-географічними особливостями.

Оскільки досліджувані показники мають різні одиниці вимірювання та масштаби варіації, для забезпечення їх порівнянності проведено нормування методом мінімаксної трансформації [154]:

$$X_{\text{норм}} = \frac{X - X_{\min}}{X_{\max} - X_{\min}}, \quad (4.8)$$

де $X_{\text{норм}}$ – нормоване значення показника; X – фактичне значення показника; X_{min} та X_{max} – відповідно мінімальне та максимальне значення показника у досліджуваній вибірці регіонів.

Індекс транспортної доступності (TAI) розраховано як середнє арифметичне нормованих значень показників авіаційної, залізничної та автомобільної інфраструктури:

$$TAI = \frac{A_{\text{норм}} + R_{\text{норм}} + M_{\text{норм}}}{3}, \quad (4.9)$$

де $A_{\text{норм}}$, $R_{\text{норм}}$ та $M_{\text{норм}}$ – нормовані значення показників авіаційної, залізничної та автомобільної доступності відповідно.

Таблиця 4.14 – Нормовані показники транспортної доступності дестинацій

Дестинація	Авіаційна доступність	Залізнична доступність	Автомобільна доступність	Індекс транспортної доступності (TAI)
Відень	0,539	0,131	0,029	0,233
Тіроль	0	0,279	0,128	0,136
Каталонія	1	1	1	1
Адріатична Хорватія	0,138	0,42	0,441	0,333
Мальта	0,142	0	0	0,047
Канарські острови	0,815	0	0,194	0,336
Крит	0,219	0	0	0,073
Алгарве	0,156	0,093	0,081	0,11

Джерело: розраховано автором за даними [305] із застосуванням методики нормування [154]

Використання рівних вагових коефіцієнтів обумовлене тим, що всі три складові характеризують взаємодоповнювальні аспекти транспортної доступності туристичних територій, а достатні теоретичні й емпіричні підстави для пріоритетного врахування окремих видів транспорту у досліджуваній вибірці відсутні.

Показник TAI має порівняльний характер і відображає структуру мультимодальної транспортної забезпеченості в межах сформованої вибірки.

Для острівних територій нульові значення залізничної або автомобільної складової зумовлені природно-географічною організацією транспортної системи і не повинні самі по собі трактуватися як абсолютна транспортна недоступність. Тому значення ТАІ для таких регіонів інтерпретуються разом із показником авіаційного сполучення.

Результати розрахунку свідчать про значну диференціацію регіонів за рівнем транспортної доступності. Найвище значення індексу має Каталонія (ТАІ=1,000), що зумовлено високими показниками розвитку всіх складових транспортної інфраструктури. Високі значення індексу також характерні для Канарських островів (0,336) та Адріатичної Хорватії (0,333), проте структура їх транспортної доступності суттєво відрізняється. Для Канарських островів визначальним чинником є високий рівень авіаційного сполучення, тоді як Адріатична Хорватія характеризується більш збалансованим розвитком авіаційної, автомобільної та залізничної інфраструктури.

Отримані результати підтверджують, що транспортна доступність є важливою, проте не єдиною передумовою розвитку туристичної інфраструктури. Такі регіони, як Тіроль, Мальта та Крит, навіть за відносно невисоких значень ТАІ залишаються конкурентоспроможними туристичними дестинаціями. Це свідчить, що результати туристичного розвитку формуються під впливом комплексу взаємопов'язаних чинників, серед яких важливу роль відіграють туристична спеціалізація території, природно-рекреаційний потенціал, культурні ресурси, рівень цифрового розвитку та ефективність системи управління.

За результатами факторного аналізу виділено три головні компоненти, які сукупно пояснюють 78,82% загальної дисперсії вихідних показників. Перший фактор (F_1) характеризує туристично-рекреаційну концентрацію та відображає рівень використання туристичних ресурсів, розвиток рекреаційної інфраструктури, культурного та природного потенціалу території. Другий фактор (F_2) характеризує інфраструктурну забезпеченість і транспортну доступність регіону. Третій фактор (F_3) відображає рівень цифрової трансформації туристичної інфраструктури (табл. 4.15).

Таблиця 4.15 – Структура групових субіндексів інтегрального індексу туристичної інфраструктури

Фактор	Економічний зміст	Склад показників	Частка дисперсії, %	Вага в ТІ
F ₁	Туристично-рекреаційна концентрація	Рівень завантаженості засобів розміщення; щільність туристичної діяльності; інтенсивність культурних ресурсів; кількість об'єктів «Блакитний прапор»; потенціал природного туризму; частка природоохоронних територій	43,54	0,552
F ₂	Інфраструктурна забезпеченість і транспортна доступність	Місткість засобів розміщення; індекс транспортної доступності (ТАІ)	21,61	0,274
F ₃	Цифрова забезпеченість туристичних дестинацій	Середня швидкість інтернету; домогосподарства з доступом до інтернету	13,67	0,173
Разом			78,82	1,000

Джерело: розраховано автором за даними [296–305] із застосуванням методики [154]

З метою адаптації сформованої факторної структури до поглибленого порівняльного аналізу різних типів туристичних територій зміст групового субіндексу F₁ доповнено показниками потенціалу природного туризму та частки природоохоронних територій. Зазначені показники не використовувалися для повторного визначення факторних навантажень, а включені як змістове розширення туристично-рекреаційної складової. Вагові коефіцієнти трьох субіндексів збережено відповідно до внеску головних компонентів у сукупну пояснену дисперсію (встановлено у підрозділі 4.1). У результаті ваги факторів становлять: 0,552 для F₁, 0,274 для F₂ та 0,173 для F₃.

Отже, інтегральний індекс ТІ має комбіновану методичну конструкцію: ваги укрупнених аналітичних блоків визначено відповідно до внеску головних компонентів у пояснену дисперсію, тоді як внутрішній склад блоків змістово уточнено для поглибленого кейс-аналізу різних типів туристичних територій. Таке розширення не є повторним компонентним аналізом і не передбачає механічного перенесення компонентних навантажень на додані індикатори.

Таблиця 4.16 – Групові субіндекси та інтегральний індекс розвитку туристичної інфраструктури репрезентативних DESTИНАЦІЙ ЄС

Дестинація	F ₁ Туристично-рекреаційна концентрація	F ₂ Інфраструктурна забезпеченість і доступність	F ₃ Цифрова трансформація	ТІ
Відень	0,361	0,139	0,951	0,404
Тіроль	0,233	0,179	0,281	0,227
Каталонія	0,361	0,859	0,91	0,595
Адріатична Хорватія	0,551	0,666	0,263	0,531
Мальта	0,538	0,024	0,889	0,458
Канарські острови	0,621	0,347	0,62	0,546
Крит	0,463	0,127	0,401	0,359
Алгарве	0,327	0,111	0,528	0,303

Джерело: сформовано автором

Найвищі значення інтегрального індексу характерні для Каталонії (0,595), Канарських островів (0,546) та Адріатичної Хорватії (0,531). Для цих регіонів характерне поєднання високої туристично-рекреаційної концентрації, достатнього рівня транспортної доступності та розвиненої цифрової інфраструктури. Водночас Мальта та Відень демонструють високі значення індексу насамперед завдяки концентрації культурних ресурсів і високому рівню цифрової трансформації.

Разом з тим, результати засвідчили, що високий рівень розвитку туристичної інфраструктури сам по собі не гарантує високої результативності туристичного розвитку. Зокрема, Тіроль за відносно невисокого значення інтегрального індексу (0,227) належить до провідних туристичних регіонів Європи. Це свідчить, що ефективність туристичного розвитку визначається не лише інфраструктурним потенціалом, але і особливостями його використання, туристичною спеціалізацією території та моделлю управління.

Отримані результати підтверджують необхідність подальшого дослідження взаємозв'язку між рівнем розвитку туристичної інфраструктури, моделями управління, результативністю туристичного розвитку та економічним ефектом. Саме цьому присвячено наступний етап дослідження.

Для оцінювання результативності туристичного розвитку репрезентативних регіонів Європейського Союзу сформовано інтегральний індекс результативності туристичного розвитку (TR). На відміну від інтегрального індексу розвитку туристичної інфраструктури (TI), який характеризує інфраструктурний потенціал території, індекс TR відображає фактичні результати функціонування туристичної дестинації та дає змогу оцінити ефективність використання цього потенціалу. Методологічною основою побудови індексу є положення про те, що результативність туристичного розвитку має комплексний характер і не може оцінюватися лише масштабами туристичних потоків. Поряд із кількістю туристичних прибуттів важливе значення мають ефективність використання туристичного потенціалу, рівень міжнародної конкурентоспроможності дестинації та її здатність адаптувати туристичну пропозицію до потреб різних сегментів ринку. З огляду на це, до структури інтегрального індексу результативності туристичного розвитку включено три взаємопов'язані функціональні блоки: туристичну активність, ефективність використання туристичного потенціалу, міжнародну орієнтацію та диверсифікацію туристичної пропозиції (табл. 4.17).

Таблиця 4.17 – Система показників інтегрального індексу результативності туристичного розвитку (TR)

Блок	Позначення	Показники
Туристична активність	TR ₁	Кількість туристичних прибуттів; кількість ночівель; середня тривалість перебування
Інтенсивність і сезонна збалансованість туристичного використання	TR ₂	Інтенсивність туристичної діяльності; сезонність туристичних потоків
Міжнародна орієнтація та диверсифікація туристичної пропозиції	TR ₃	Частка іноземних туристів; показник розвитку короткострокового туристичного розміщення

Джерело: сформовано автором на основі [296-305]; [154]

Сформована система показників забезпечує комплексне оцінювання результативності туристичного розвитку та створює методичну основу для подальшого дослідження взаємозв'язку між рівнем розвитку туристичної

інфраструктури, моделями управління та результатами функціонування туристичних дестинацій. Для поглиблення економічної інтерпретації результати оцінювання надалі доповнено аналізом внеску туризму у ВВП, зайнятості у туристичній екосистемі та формування туристичних витрат на рівні національних економік. Для розрахунку інтегрального індексу результативності туристичного розвитку сформовано інформаційну базу дослідження, що охоплює показники туристичної активності, ефективності використання туристичного потенціалу та міжнародної конкурентоспроможності репрезентативних регіонів Європейського Союзу (табл. 4.18).

Таблиця 4.18 – Показники результативності туристичного розвитку репрезентативних дестинацій ЄС

Дестинація	Кількість туристичних прибуттів, осіб	Кількість ночівель	Середня тривалість перебування, днів	Інтенсивність туристичної діяльності	Сезонність туристичних потоків	Показник розвитку короткострокового туристичного розміщення	Частка іноземних туристів
Відень	7995037	18175943	2,27	9,12	0,32	0,43	0,82
Тіроль	10685548	39270166	3,68	50,64	0,42	0,21	0,91
Каталонія	27596712	88670191	3,21	11,05	0,43	0,42	0,66
Адріатична Хорватія	17497095	88380689	5,05	67,65	0,75	0,55	0,92
Мальта	2550391	11320179	4,44	19,89	0,42	0,53	0,94
Канарські острови	14726979	99488821	6,76	44,29	0,3	0,37	0,88
Крит	6439292	34538579	5,36	55,5	0,61	0,26	0,94
Алгарве	5258404	22983590	4,37	49,18	0,51	0,65	0,76

Джерело: сформовано та розраховано автором за [296-305]; [309]

Кількість туристичних прибуттів – кількість туристів, які прибули до регіону; кількість ночівель – загальна кількість ночівель у колективних засобах розміщення; середня тривалість перебування – середня кількість днів перебування одного туриста; інтенсивність туристичної діяльності – рівень туристичного навантаження на територію; сезонність туристичних потоків – індекс сезонної концентрації туристичних потоків; частка короткострокового туристичного розміщення – частка об’єктів короткострокової оренди; частка

іноземних туристів – питома вага іноземних туристів у загальному туристичному потоці.

Аналіз показників результативності туристичного розвитку показав суттєву неоднорідність досліджуваних регіонів. Найбільші обсяги туристичних прибуттів і кількості ночівель характерні для Каталонії, Адріатичної Хорватії та Канарських островів, що підтверджує їхні провідні позиції на європейському туристичному ринку.

Водночас структура результативності туристичного розвитку істотно відрізняється. Якщо Каталонія демонструє найбільші абсолютні масштаби туристичної діяльності, то Адріатична Хорватія, Канарські острови та Крит характеризуються вищими показниками інтенсивності туристичної діяльності та середньої тривалості перебування туристів, що свідчить про різні моделі використання туристичного потенціалу.

Найвищі значення частки іноземних туристів характерні для Мальти, Адріатичної Хорватії, Криту та Тіролю, що свідчить про високий рівень їх інтеграції до міжнародного туристичного ринку. Каталонія, незважаючи на найбільші масштаби туристичних потоків, характеризується нижчою часткою іноземних туристів, що пояснюється значною роллю внутрішнього туризму.

Отримані результати підтверджують, що результативність туристичного розвитку описується багатовимірною характеристикою, яка визначається поєднанням масштабів туристичної діяльності, ефективності використання туристичного потенціалу та міжнародної конкурентоспроможності туристичних DESTINACIÓ. Це обґрунтовує доцільність формування інтегрального індексу результативності туристичного розвитку (TR), який забезпечує комплексне оцінювання зазначених складових та створює методичну основу для подальшого аналізу ефективності трансформації потенціалу туристичної інфраструктури у результати туристичного розвитку.

Індекс туристичної активності (TR_1) визначається як середнє арифметичне нормованих показників кількості туристичних прибуттів, кількості ночівель та середньої тривалості перебування туристів:

Індекс туристичної активності:

$$TR_1 = \frac{P_{\text{норм}} + N_{\text{норм}} + S_{\text{норм}}}{3}, \quad (4.10)$$

де $P_{\text{норм}}$ – нормована кількість туристичних прибуттів; $N_{\text{норм}}$ – нормована кількість ночівель; $S_{\text{норм}}$ – нормована середня тривалість перебування.

Субіндекс інтенсивності та сезонної збалансованості туристичного використання (TR_2) визначено як середнє арифметичне нормованого показника інтенсивності туристичної діяльності та інверсного значення показника сезонності туристичних потоків:

$$TR_2 = \frac{I_{\text{норм}} + (1 - C_{\text{норм}})}{2}, \quad (4.11)$$

де $I_{\text{норм}}$ – інтенсивність туристичної діяльності; $C_{\text{норм}}$ – сезонність туристичних потоків.

Субіндекс міжнародної орієнтації та диверсифікації туристичної пропозиції (TR_3) розраховано як середнє арифметичне нормованих значень частки іноземних туристів і показника розвитку короткострокового туристичного розміщення:

$$TR_3 = \frac{F_{\text{норм}} + K_{\text{норм}}}{2}, \quad (4.12)$$

де $F_{\text{норм}}$ – частка іноземних туристів; $K_{\text{норм}}$ – частка короткострокового туристичного розміщення.

Таким чином, інтегральний індекс результативності туристичного розвитку являє собою узагальнюючу оцінку трьох функціональних складових і визначається за формулою:

$$TR = \frac{TR_1 + TR_2 + TR_3}{3}, \quad (4.13)$$

Після здійснення мінімаксного нормування показників отримано нормовані значення складових інтегрального індексу результативності туристичного розвитку (наведені в табл. 4.19).

Таблиця 4.19 – Нормовані показники результативності туристичного розвитку репрезентативних DESTИНАЦІЙ ЄС

Дестинація	Туристичні прибуття	Ночівлі	Середня тривалість перебування	Інтенсивність туристичної діяльності	Сезонність туристичних потоків	Короткострокове туристичне розміщення	Частка іноземних туристів
Відень	0,218	0,077	0	0	0,045	0,5	0,571
Тіроль	0,325	0,319	0,31	0,706	0,318	0	0,893
Каталонія	1	0,876	0,22	0,033	0,364	0,477	0
Адріатична Хорватія	0,589	0,873	0,728	1	1	0,773	0,929
Мальта	0	0	0,585	0,184	0,318	0,777	1
Канарські острови	0,495	1	1	0,594	0	0,364	0,786
Крит	0,15	0,266	0,8	0,789	0,705	0,114	1
Алгарве	0,11	0,132	0,563	0,679	0,477	1	0,357

Примітка: усі показники нормовані методом мінімаксної трансформації. Показник «Сезонність туристичних потоків» є дестимулюючим, тому під час розрахунку субіндексу TR₂ використано його інверсне значення (1–C_{норм}).

Джерело: розраховано автором за даними [296-305]; [309] із застосуванням методики [154]

Результати розрахунку інтегрального індексу результативності туристичного розвитку (TR) засвідчили суттєву диференціацію досліджуваних регіонів. Значення індексу варіюють від 0,370 у Відні до 0,735 на Канарських островах. Другу позицію посідає Адріатична Хорватія (0,694), далі розташувалися Алгарве (0,516), Мальта (0,506), Крит (0,501), Тіроль (0,486) і Каталонія (0,424).

Структурний аналіз індексу TR показав, що його високі значення можуть формуватися за різного співвідношення функціональних складових. Лідерство Канарських островів забезпечене поєднанням найвищого серед досліджуваних регіонів рівня туристичної активності (TR₁=0,832), високої інтенсивності та сезонної збалансованості туристичного використання (TR₂=0,797), а також

достатньо вираженої міжнародної орієнтації й диверсифікації туристичної пропозиції ($TR_3=0,576$). Для Адриатичної Хорватії визначальним стало поєднання високої туристичної активності ($TR_1=0,730$) і найвищого рівня міжнародної орієнтації та диверсифікації туристичної пропозиції серед регіонів із високою туристичною активністю ($TR_3=0,852$) за середнього значення інтенсивності та сезонної збалансованості туристичного використання ($TR_2=0,500$).

Таблиця 4.20 – Субіндекси та інтегральний індекс результативності туристичного розвитку репрезентативних DESTИНАЦІЙ ЄС

Дестинація	TR_1 Туристична активність	TR_2 Інтенсивність і сезонна збалансованість туристичного використання	TR_3 Міжнародна орієнтація та диверсифікація туристичної пропозиції	TR
Відень	0,098	0,477	0,536	0,370
Тіроль	0,318	0,694	0,447	0,486
Каталонія	0,699	0,334	0,239	0,424
Адриатична Хорватія	0,73	0,5	0,852	0,694
Мальта	0,195	0,433	0,889	0,506
Канарські острови	0,832	0,797	0,576	0,735
Крит	0,405	0,542	0,556	0,501
Алгарве	0,268	0,601	0,679	0,516

Джерело: розраховано автором на основі нормованих значень показників результативності туристичного розвитку

Результати Алгарве та Мальти відображають інші структурні поєднання складових TR. Для Алгарве характерні порівняно високі значення інтенсивності та сезонної збалансованості туристичного використання ($TR_2=0,601$), а також міжнародної орієнтації й диверсифікації туристичної пропозиції ($TR_3=0,679$) за невисокої туристичної активності ($TR_1=0,268$). Мальта має найвище значення субіндексу міжнародної орієнтації та диверсифікації туристичної пропозиції ($TR_3=0,889$), однак низька туристична активність ($TR_1=0,195$) і порівняно невисока інтенсивність та сезонна збалансованість туристичного використання ($TR_2=0,433$) стримують її інтегральний результат.

Показовим є результат Каталонії, яка, попри значні абсолютні обсяги туристичних прибуттів і ночівель, належить до регіонів із порівняно невисоким значенням TR. Висока туристична активність ($TR_1=0,699$) не компенсує низьких значень інтенсивності та сезонної збалансованості туристичного використання ($TR_2=0,334$), а також міжнародної орієнтації і диверсифікації туристичної пропозиції ($TR_3=0,239$). Це підтверджує, що значні абсолютні масштаби туристичної діяльності самі по собі не забезпечують високої інтегральної результативності туристичного розвитку.

Найнижче значення TR у Відні передусім зумовлене низьким рівнем туристичної активності ($TR_1=0,098$), який не компенсується середніми значеннями інтенсивності та сезонної збалансованості туристичного використання ($TR_2=0,477$), а також міжнародної орієнтації й диверсифікації туристичної пропозиції ($TR_3=0,536$). Отже, інтегральна результативність туристичного розвитку визначається не домінуванням окремого показника, а узгодженим поєднанням масштабів туристичної діяльності, характеру використання туристичного потенціалу та структури туристичної пропозиції.

Отримані результати підтверджують, що індекси ТІ і TR характеризують взаємопов'язані, але змістовно відмінні аспекти розвитку туристичних територій. Індекс ТІ відображає сформований рівень розвитку та залучення інфраструктурного й ресурсного потенціалу, тоді як TR характеризує фактичні результати туристичної діяльності за параметрами туристичної активності, інтенсивності й сезонної збалансованості використання території, а також міжнародної орієнтації та диверсифікації туристичної пропозиції. Їх зіставлення дає змогу визначити, наскільки сформований інфраструктурний потенціал трансформується у результати функціонування туристичної сфери.

Для наочного представлення результатів інтегрального оцінювання здійснено ранжування репрезентативних регіонів Європейського Союзу за значеннями інтегрального індексу розвитку туристичної інфраструктури (ТІ) та інтегрального індексу результативності туристичного розвитку (TR), наведено на рис. 4.5–4.6.

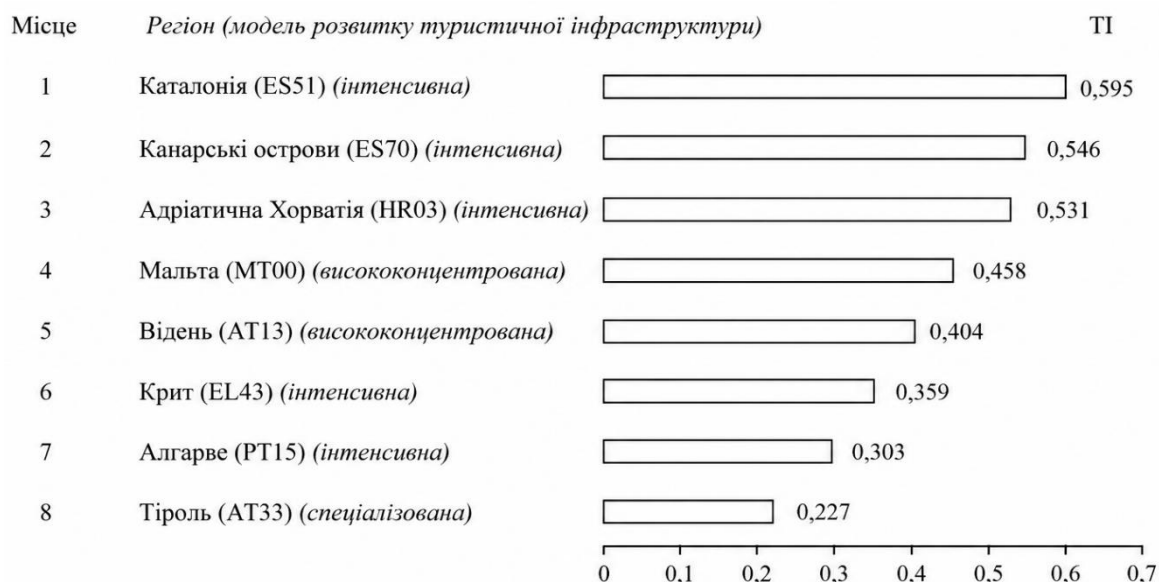


Рисунок 4.5 – Ранжування репрезентативних DESTИНАЦІЙ Європейського Союзу за інтегральним індексом розвитку туристичної інфраструктури (ТІ)

Джерело: побудовано автором

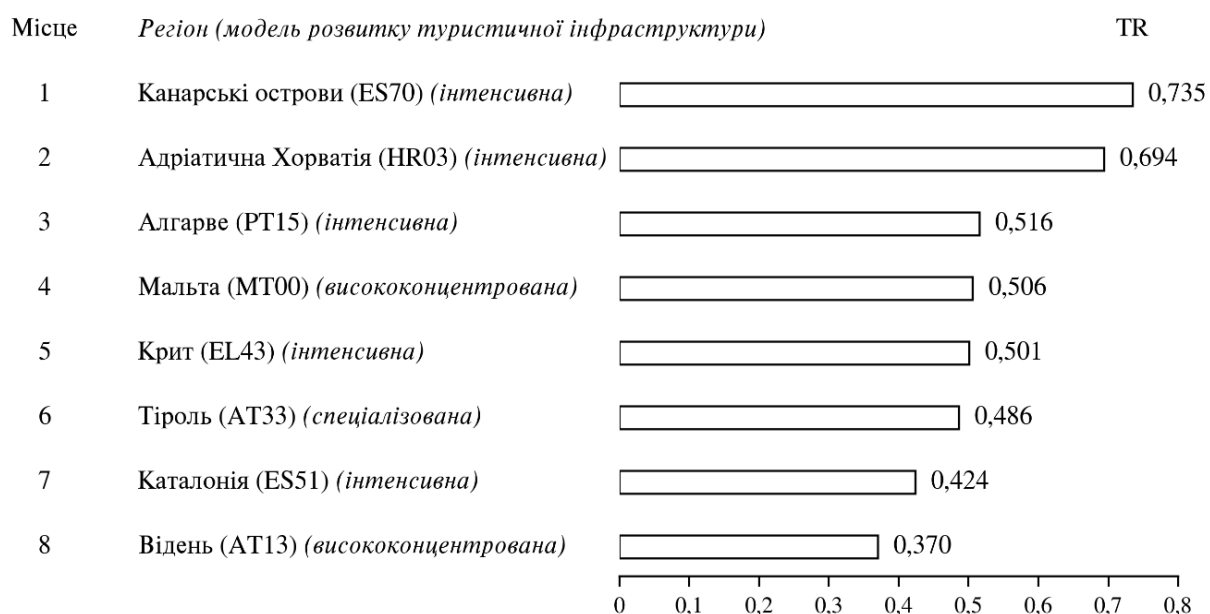


Рисунок 4.6 – Ранжування репрезентативних DESTИНАЦІЙ Європейського Союзу за інтегральним індексом результативності туристичного розвитку (TR)

Джерело: побудовано автором

Порівняння ранжувань ТІ і TR свідчить, що розвинена туристична інфраструктура не гарантує високої результативності. Каталонія переміщується

з першого місця за ТІ на сьоме за TR, тоді як Алгарве – із сьомого на третє, а Тіроль – із восьмого на шосте. Отже, результати туристичного розвитку залежать не лише від інфраструктурного потенціалу, але і від ефективності його використання, моделі управління та економічних умов, що зумовлює необхідність оцінювання ступеня трансформації інфраструктурного потенціалу в результати туристичного розвитку.

Водночас індекс TR характеризує функціональні результати туристичної діяльності на регіональному рівні, але не відображає макроекономічного значення туризму, зокрема його внеску у ВВП, зайнятість населення та туристичні витрати.

Для оцінювання цього аспекту запропоновано інтегральний індекс макроекономічного ефекту туризму (EI). На відміну від індексів ТІ і TR, розрахованих для регіонів NUTS-2, індекс EI визначається на рівні національних економік (NUTS-0), оскільки зіставні міжнародні дані про внесок туризму у ВВП, зайнятість і туристичні витрати доступні саме на цьому рівні [298]; [299]; [300].

Індекс EI охоплює три нормовані показники: прямий внесок туризму у ВВП, частку зайнятих у туристичній екосистемі та середні туристичні витрати. Його значення розраховано як середнє арифметичне зазначених показників [154]:

$$EI = \frac{GDP_{\text{норм}} + Employment_{\text{норм}} + Expenditure_{\text{норм}}}{3}. \quad (4.14)$$

Вихідні макроекономічні показники наведено в табл. 4.21.

Отже, значення EI не є оцінкою економічного ефекту окремого регіону NUTS-2, а характеризує загальнонаціональне економічне середовище функціонування туристичного сектору відповідної країни. Дані табл. 4.21 свідчать, що туристичний сектор є важливою складовою національних економік досліджуваних країн.

Таблиця 4.21 – Макроекономічні показники розвитку туристичного сектору в країнах досліджуваних дестинацій

Країна	Прямий внесок туризму у ВВП, %	Нормоване значення ВВП	Частка зайнятих у туристичній екосистемі, %	Нормоване значення зайнятості	Середні туристичні витрати, євро	Нормоване значення туристичних витрат
Австрія	7,3	0	9,1	0	214	1
Іспанія	12,6	1	13	0,61	175	0,617
Хорватія	11,3	0,755	12,7	0,537	129	0,182
Мальта	11,6	0,809	15	1	142	0,277
Греція	8,5	0,214	11,4	0,28	109	0
Португалія	8,1	0,146	10,7	0,183	171	0,574

Джерело: сформовано та розраховано автором за [298]; [299]; [300] на рівні NUTS-0

Найвищий прямий внесок туризму у валовий внутрішній продукт характерний для Іспанії (12,6%), Мальти (11,6%) та Хорватії (11,3%). Водночас найвища частка зайнятості у туристичній екосистемі спостерігається на Мальті (15,0%) та в Іспанії (13,0%), що підтверджує визначальну роль туристичного сектору у формуванні ринку праці цих країн.

Таблиця 4.22 – Порівняння інфраструктурного потенціалу, туристичної результативності та економічного ефекту туризму

Дестинація	TI	TR	EI	Дестинація	TI	TR	EI
Відень	0,404	0,37	0,333	Мальта	0,458	0,506	0,695
Тіроль	0,227	0,486	0,333	Канарські острови	0,546	0,735	0,742
Каталонія	0,595	0,424	0,742	Крит	0,359	0,501	0,165
Адріатична Хорватія	0,531	0,694	0,491	Алгарве	0,303	0,516	0,301

Джерело: сформовано автором

Для забезпечення порівнянності результатів значення інтегрального індексу економічного ефекту туризму було співвіднесено з відповідними репрезентативними регіонами. Для регіонів, що належать одній країні, використовувалося однакове значення індексу EI, оскільки він характеризує макроекономічний ефект розвитку туристичного сектору на рівні національної економіки.

Зіставлення індексів ТІ, TR та ЕІ не виявляє однозначної відповідності між розвитком туристичної інфраструктури, результативністю туризму та його макроекономічним ефектом. Це підтверджують відмінності між регіонами однієї країни. За однакового ЕІ Іспанії (0,742), Каталонія має найвище значення ТІ (0,595), але порівняно низький TR (0,424), тоді як Канарські острови за ТІ = 0,546 досягають найвищої результативності (TR=0,735). Аналогічно, за однакового ЕІ Австрії (0,333) Тіроль із найнижчим ТІ (0,227) випереджає Відень за TR – 0,486 проти 0,370.

Відсутність прямої відповідності простежується і між TR та ЕІ. Зокрема, Мальта і Крит мають майже однакові значення TR – відповідно 0,506 та 0,501, хоча їхні ЕІ суттєво відрізняються – 0,695 та 0,165. Найбільш збалансоване поєднання показників демонструють Канарські острови, які мають високі значення ТІ, TR та ЕІ.

Отже, туристична інфраструктура є необхідною, але недостатньою передумовою результативного розвитку дестинації. Реалізація її потенціалу залежить від моделі управління, інституційного середовища та економічних умов. При цьому ЕІ, розрахований на рівні NUTS-0, характеризує національний макроекономічний контекст, а не безпосередній регіональний ефект.

Для порівняльного зіставлення ТІ і TR використано відносне співвідношення туристичної результативності та інфраструктурного розвитку (КРВ):

$$КРВ = \frac{TR}{TI}, \quad (4.15)$$

де TR – інтегральний індекс результативності туристичного розвитку; ТІ – інтегральний індекс розвитку туристичної інфраструктури.

Оскільки ТІ і TR є окремо нормованими композитними індексами, КРВ має описовий, а не нормативний характер. Значення понад 1 означає, що в межах досліджуваної вибірки нормоване значення TR перевищує ТІ; значення, близьке до 1, вказує на їх числову наближеність; значення менше 1 – на переважання ТІ над TR. КРВ не є універсальним показником ефективності, оскільки залежить від

складу вибірки, а низьке значення ТІ механічно збільшує його величину. Тому коефіцієнт необхідно інтерпретувати лише разом із вихідними значеннями ТІ і TR.

Таблиця 4.23 – Відносне співвідношення туристичної результативності та розвитку туристичної інфраструктури репрезентативних дестинацій ЄС

Дестинація	ТІ	TR	KPB	Дестинація	ТІ	TR	KPB
Відень	0,404	0,370	0,916	Мальта	0,458	0,506	1,105
Тіроль	0,227	0,486	2,141	Канарські острови	0,546	0,735	1,346
Каталонія	0,595	0,424	0,713	Крит	0,359	0,501	1,396
Адріатична Хорватія	0,531	0,694	1,307	Алгарве	0,303	0,516	1,703

Джерело: сформовано автором

Найвище значення KPB отримано для Тіролю (2,141), що зумовлено, насамперед, найнижчим у вибірці ТІ (0,227) за TR=0,486. Високе співвідношення має також Алгарве (1,703), де відносно низький ТІ (0,303) поєднується з TR=0,516. Значення більше 1 зафіксовано також для Криту, Канарських островів, Адріатичної Хорватії та Мальти.

Для Відня показник KPB становить 0,916, а для Каталонії – 0,713, тобто їхні нормовані значення TR є нижчими за ТІ. Водночас ці результати не свідчать автоматично про неефективність інфраструктури, а лише відображають співвідношення двох нормованих індексів у межах сформованої вибірки.

Отримані відмінності підтверджують, що однаковий або близький рівень розвитку туристичної інфраструктури може супроводжуватися різною туристичною результативністю. Це обґрунтовує подальший аналіз моделей управління, інституційних умов і туристичної спеціалізації регіонів. KPB у такому аналізі використовується як допоміжний порівняльний показник, а не як самостійна оцінка ефективності.

У сучасній європейській практиці застосовуються різні моделі управління туристичними дестинаціями, які відрізняються інституційною структурою, механізмами координації, характером взаємодії між зацікавленими сторонами та

пріоритетами реалізації туристичної політики [356–359]. Саме тому наступним етапом дослідження є виявлення характерних ознак цих моделей та їх подальша типологізація з метою оцінювання впливу на ефективність використання туристичної інфраструктури.

Окреме місце серед таких підходів посідає державно-приватне партнерство, яке дає змогу поєднувати публічні цілі розвитку території з фінансовими, технологічними й управлінськими ресурсами приватного сектору під час створення, оновлення та експлуатації об'єктів туристичної інфраструктури [361].

Інформаційну основу дослідження становлять стратегічні документи, програми розвитку туризму, звіти туристичних організацій та офіційні матеріали органів управління туристичною сферою досліджуваних регіонів [324–354]. Для їх опрацювання застосовано метод контент-аналізу, що забезпечує систематичне виявлення, кодування та порівняння визначених змістових характеристик документів [362]. За результатами контент-аналізу встановлено стратегічні пріоритети розвитку туризму, особливості інституційного забезпечення, механізми координації зацікавлених сторін, інструменти цифровізації, підходи до інвестиційного забезпечення та рівень інтеграції принципів сталого розвитку. Перелік основних документів, використаних у дослідженні, наведено в табл. 4.24.

За результатами контент-аналізу встановлено, що попри спільну стратегічну спрямованість розвитку туризму, досліджувані регіони використовують різні організаційні підходи до управління туристичними DESTINACIAMI. Водночас безпосереднє порівняння програмних документів є ускладненим через відмінності у їх структурі, змісті та інституційному контексті.

З метою забезпечення порівнянності результатів дослідження сформовано систему критеріїв, яка дозволяє уніфікувати оцінювання ключових характеристик систем управління туристичним розвитком, незалежно від особливостей їх організаційного оформлення. Систему критеріїв оцінювання сформовано з урахуванням положень сучасних концепцій управління

туристичними дестинаціями, інституційного забезпечення DMO, мережевої взаємодії, смарт-управління туризмом і сталого управління дестинаціями [51]; [319]; [356–360]. Результати систематизації критеріїв наведено в табл. 4.25.

Таблиця 4.24 – Документальна база дослідження систем управління туристичним розвитком репрезентативних дестинацій Європейського Союзу

Дестинація	Основні програмні документи	Призначення документів у дослідженні
Відень	Visitor Economy Strategy 2025: Shaping Vienna; Visitor Economy Strategy: Optimum Tourism; матеріали Sustainable Tourism Observatory [324–326]	Аналіз стратегічних пріоритетів розвитку туризму, інституційної структури управління та механізмів координації туристичної політики
Тіроль	The Tirolean Way; матеріали Tirol Werbung і Tyrolean Sustainable Tourism Observatory [327–330]	Аналіз механізмів взаємодії туристичних асоціацій, регіональної координації та партнерських відносин
Каталонія	Strategic Tourism Plan for Catalonia; National Commitment to Responsible Tourism; матеріали Європейської комісії щодо туристичного розвитку Каталонії [331–333]	Аналіз цифрових інструментів управління, стратегічного планування та інформаційно-аналітичного забезпечення
Адріатична Хорватія	Guidance to Strengthen DMO Structures in Croatia; Tourism Act; Sustainable Tourism Development Strategy until 2030; матеріали CROSTO [334–337]	Аналіз механізмів міжрегіонального співробітництва, інвестиційної політики та партнерської взаємодії
Мальта	Malta Tourism Strategy 2021–2030; Digital Strategic Roadmap for Tourism in the Maltese Islands 2030; матеріали Malta Tourism Authority [338–340]	Аналіз державної системи управління туристичним розвитком, стратегічного планування та інституційного забезпечення
Канарські острови	Corporate Strategy; Information and Digitalisation Programme; матеріали Tourism Observatory of the Canary Islands та Smart Tourism Destinations Programme [341–345]	Аналіз цифрової трансформації, інноваційних механізмів управління та принципів сталого розвитку
Крит	GSTC Destination Assessment of Heraklion; Sustainable Tourism in Greece; матеріали щодо сталого й екологічного туризму на Криті [346–349]	Аналіз інструментів сталого розвитку, участі місцевих громад та управління природними ресурсами
Алгарве	Algarve 2030; Portugal 2030; Rethinking Regional Attractiveness in the Algarve; Diversify Algarve 2030 [350–354]	Аналіз інвестиційної політики, використання фондів ЄС та регіональних механізмів управління

Джерело: систематизовано автором на основі [324–354]

Таблиця 4.25 – Критерії та індикативні ознаки оцінювання зрілості систем управління туристичним розвитком

Критерій	Індикативні ознаки, що ідентифікуються у стратегічних документах
Стратегічне управління	стратегія; стратегічні цілі; система пріоритетів; план реалізації; моніторинг виконання
Інституційна спроможність	спеціалізований орган або ДМО; розподіл повноважень; координація; регулярна звітність; моніторинг результативності
Партнерська взаємодія	державно-приватна взаємодія; кластерна або мережева співпраця; участь бізнесу; участь місцевих громад; міжрегіональна співпраця
Цифровізація	цифрова стратегія; цифрові платформи; Tourism Intelligence System або Big Data; цифровий моніторинг; електронні сервіси
Інвестиційне забезпечення	стратегічні інвестиційні пріоритети; механізми залучення інвестицій; структурні фонди ЄС; грантові програми; інші фінансові інструменти
Сталий розвиток	інтеграція принципів сталості; управління туристичним навантаженням; охорона природної спадщини; охорона культурної спадщини; участь місцевих громад у сталому розвитку

Джерело: сформовано автором на основі [51]; [319]; [357–360]

Запропоновані авторські критерії характеризують якісні особливості організації систем управління туристичним розвитком і не мають безпосереднього кількісного вираження. Для забезпечення їх порівнянності застосовано метод контент-аналізу стратегічних документів, який передбачає систематичне виявлення стандартизованих індикативних ознак, їх кодування та подальшу формалізацію шляхом бального оцінювання [362].

Оцінювання здійснювалося шляхом фіксації наявності визначених індикативних ознак у стратегічних документах досліджуваних регіонів. Для кожного критерію сформовано перелік із п'яти ключових індикативних ознак, що характеризують відповідний аспект системи управління туристичним розвитком. Наявність кожної ознаки оцінювалася в один бал, що забезпечувало максимальне значення п'яти балів за кожним критерієм.

Інтегральний індекс зрілості системи управління туристичним розвитком визначався як середнє арифметичне значень шести критеріїв. Результати інтерпретації отриманих балів наведено в табл. 4.26.

Для узагальнення результатів контент-аналізу запропоновано інтегральний індекс зрілості системи управління туристичним розвитком (Governance Maturity Index – GM). Його побудова ґрунтується на агрегуванні

формалізованих оцінок шести критеріїв відповідно до загальних принципів формування композитних індикаторів [154].

Таблиця 4.26 – Шкала інтерпретації результатів оцінювання критеріїв зрілості систем управління туристичним розвитком

Кількість виявлених індикативних ознак	Оцінка, балів	Рівень розвитку критерію
0	0	Ознаки критерію не виявлено
1	1	Дуже низький
2	2	Низький
3	3	Середній
4	4	Високий
5	5	Дуже високий

Джерело: розроблено автором

$$GM = \frac{SU+IC+PW+DG+IS+SD}{6}, \quad (4.16)$$

де SU (Strategic Management) – стратегічне управління; IC (Institutional Capacity) – інституційна спроможність; PW (Partnership) – партнерська взаємодія; DG (Digitalisation) – цифровізація; IS (Investment Support) – інвестиційне забезпечення; SD (Sustainable Development) – сталий розвиток.

Типологізація моделей управління здійснювалася на основі комплексної інтерпретації результатів контент-аналізу стратегічних документів та структури інтегрального індексу зрілості систем управління (GM). Домінуючі критерії GM використовувалися для підтвердження управлінського профілю регіону, тоді як остаточне віднесення до певної моделі здійснювалося з урахуванням сукупності виявлених організаційних характеристик.

Інтегральний індекс GM характеризує рівень зрілості системи управління туристичним розвитком, однак не визначає її тип. Типологізація моделей управління здійснювалася за результатами контент-аналізу стратегічних документів, тоді як структура критеріїв, що формують інтегральний індекс GM, використовувалася для підтвердження домінуючих управлінських характеристик кожної моделі. Чим вищим є значення інтегрального індексу GM,

тим більш комплексно у досліджуваному регіоні реалізовано сучасні підходи до стратегічного, інституційного, партнерського, цифрового, інвестиційного та сталого управління туристичним розвитком.

Таблиця 4.27 – Оцінювання зрілості систем управління туристичним розвитком репрезентативних дестинацій Європейського Союзу

Дестинація	Стратегічне управління	Інституційна спроможність	Партнерська взаємодія	Цифровізація	Інвестиційне забезпечення	Сталий розвиток	GM
Відень	5	5	4	4	4	4	4,33
Тіроль	4	5	5	3	4	5	4,33
Каталонія	5	4	4	5	5	4	4,50
Адріатична Хорватія	4	4	5	3	5	4	4,17
Мальта	5	5	4	4	4	4	4,33
Канарські острови	5	5	4	5	5	5	4,83
Крит	4	3	5	3	3	5	3,83
Алгарве	4	4	4	4	5	4	4,17

Джерело: розраховано автором за результатами контент-аналізу стратегічних і програмних документів [324–354]; [362]

Отримані оцінки GM відображають насамперед рівень документально зафіксованої зрілості систем управління. Вони не охоплюють неформальні управлінські практики та заходи, які фактично реалізуються, але не представлені у відкритих стратегічних, програмних або звітних матеріалах. Тому результати мають порівняльно-аналітичний, а не нормативний характер. Результати оцінювання засвідчили, що всі досліджувані регіони характеризуються достатньо високим рівнем зрілості систем управління туристичним розвитком. Значення інтегрального індексу GM варіюють від 3,83 до 4,83 бала, що свідчить про системний характер управління туристичною сферою та використання сучасних організаційних, інституційних і стратегічних підходів до розвитку туристичних дестинацій.

Найвище значення індексу GM зафіксовано для Канарських островів (4,83), що зумовлено збалансованим розвитком стратегічного управління,

цифровізації, інвестиційного забезпечення та сталості. Високі оцінки також отримали Каталонія (4,50), Відень, Тіроль і Мальта (по 4,33).

Водночас однакові значення GM можуть формуватися за різної структури управлінських профілів: у Відні домінують стратегічне управління та інституційна спроможність, у Тіролі – партнерство і сталий розвиток, на Мальті – стратегічне та інституційне забезпечення державної туристичної політики. Канарські острови вирізняються найбільш збалансованим поєднанням усіх управлінських складових. Отримані результати свідчать, що інтегральний індекс GM характеризує рівень зрілості системи управління туристичним розвитком, проте не дозволяє безпосередньо визначити її тип. Однакові або близькі значення інтегрального показника можуть відповідати різним організаційним моделям управління, що відрізняються інституційною структурою, механізмами координації та пріоритетами реалізації туристичної політики.

Типологізацію моделей управління здійснено не за значенням індексу GM, а за результатами контент-аналізу стратегічних документів і домінуючими характеристиками управлінських профілів регіонів. Структуру критеріїв GM використано для підтвердження ознак відповідної моделі, які зіставлено з теоретичними положеннями DMO, мережевого, партнерського, інтелектуального та сталого управління туристичними дестинаціями [51]; [319]; [357–360]. Результати типологізації наведено в табл. 4.28.

Результати типологізації свідчать, що досліджувані регіони реалізують різні організаційні моделі управління туристичним розвитком, які сформувалися під впливом специфіки територіальної організації туризму, інституційного середовища, системи взаємодії основних стейкхолдерів та пріоритетів регіональної туристичної політики. Результати типологізації засвідчили різноманітність організаційних моделей управління туристичним розвитком. У двох досліджуваних регіонах – Каталонії та на Канарських островах – ідентифіковано Smart Destination Governance, тоді як інші території представляють DMO, мережево-кластерну, партнерську багаторівневу, централізовану державну, сталу та партнерську моделі управління.

Таблиця 4.28 – Типологізація моделей управління туристичним розвитком репрезентативних дестинацій Європейського Союзу

Дестинація	Домінуючі критерії GM	Управлінські ознаки, встановлені за результатами контент-аналізу	Ідентифікована модель управління
Відень	Стратегічне управління; інституційна спроможність	Наявність довгострокових стратегій розвитку туризму, функціонування Vienna Tourist Board, централізована координація туристичної політики, система моніторингу результатів	Модель управління туристичною дестинацією (Destination Management Organization, DMO)
Тіроль	Партнерська взаємодія; інституційна спроможність; сталий розвиток	Мережа туристичних асоціацій, координація діяльності туристичних громад, інтеграція бізнесу та місцевого самоврядування, розвиток кластерної співпраці	Мережево-кластерна модель управління (Network and Cluster Governance)
Каталонія	Стратегічне управління; цифровізація; інвестиційне забезпечення	Стратегічне планування розвитку туризму; системи збору й аналітичного опрацювання туристичних даних; цифровий моніторинг; використання аналітичних платформ і сервісів	Модель інтелектуального управління туристичною дестинацією (Smart Destination Governance)
Адріатична Хорватія	Партнерська взаємодія; інвестиційне забезпечення	Багаторівнева система DMO; децентралізація управління туристичними дестинаціями; партнерська взаємодія органів влади, туристичних організацій і бізнесу; застосування програмного та проєктного фінансування	Партнерська багаторівнева DMO-модель
Мальта	Стратегічне управління; інституційна спроможність	Централізоване управління через Malta Tourism Authority, єдина державна туристична стратегія, централізоване планування та координація	Централізована модель державного управління
Канарські острови	Цифровізація; стратегічне управління; інвестиційне забезпечення; сталий розвиток	Стратегічна цифровізація туристичної сфери; функціонування цифрових платформ і туристичної обсерваторії; використання туристичної аналітики; інтеграція принципів сталого розвитку	Модель інтелектуального управління туристичною дестинацією (Smart Destination Governance)
Крит	Партнерська взаємодія; сталий розвиток	Застосування принципів сталого управління на рівні окремих дестинацій; залучення місцевих стейкхолдерів; розвиток екотуризму; управління природно-рекреаційними ресурсами	Модель сталого управління туристичним розвитком
Алгарве	Інвестиційне забезпечення; цифровізація; партнерська взаємодія	Використання структурних фондів ЄС, цифрових інструментів управління, партнерських механізмів та регіональних програм розвитку туризму	Партнерсько-інвестиційна модель із використанням механізмів державно-приватної взаємодії

Джерело: сформовано автором за результатами контент-аналізу стратегічних документів та на основі теоретичних положень управління туристичними дестинаціями [51]; [319]; [324–354]

Таблиця 4.29 – Комплексне зіставлення інтегральних показників репрезентативних DESTИНАЦІЙ Європейського Союзу

ДестИНАЦІЯ	TI	TR	EI	KPB	GM, балів	Узагальнена характеристика
Відень	0,404	0,37	0,333	0,916	4,33	ДестИНАЦІЙНА модель управління з високою управлінською зрілістю; нормовані значення TI і TR є близькими.
Тіроль	0,227	0,486	0,333	2,141	4,33	Мережево-кластерна модель; низький TI поєднується з вищим TR, що зумовлює найбільше значення KPB.
Каталонія	0,595	0,424	0,742	0,713	4,5	Модель смарт-управління туристичною дестИНАЦІЄЮ; найвищий TI поєднується із сьомою позицією за TR.
Адріатична Хорватія	0,531	0,694	0,491	1,307	4,17	Партнерська багаторівнева модель управління туристичною дестИНАЦІЄЮ; високі значення TI і TR.
Мальта	0,458	0,506	0,695	1,105	4,33	Централізована державна модель управління; близькі значення TI і TR за порівняно високого EI.
Канарські острови	0,546	0,735	0,742	1,346	4,83	Модель смарт-управління туристичною дестИНАЦІЄЮ; найвищі значення TR і GM за високих TI та EI.
Крит	0,359	0,501	0,165	1,396	3,83	Модель сталого управління; TR перевищує TI за найнижчого у групі EI.
Алгарве	0,303	0,516	0,301	1,703	4,17	Партнерсько-інвестиційна модель управління на засадах державно-приватного партнерства; низький TI поєднується з вищим TR.

Джерело: сформовано автором

Водночас жодна з типологізованих моделей управління не є універсальною. Її результативність залежить від відповідності ресурсам і спеціалізації дестИНАЦІЇ, рівня розвитку інфраструктури, інституційної спроможності та взаємодії учасників туристичного ринку. Тому моделі управління зіставлено з індексами TI, TR, EI, відносним співвідношенням KPB та рівнем управлінської зрілості GM.

Комплексне зіставлення показників підтверджує відсутність однозначної відповідності між розвитком туристичної інфраструктури та результативністю туризму. Каталонія має найвищий TI (0,595), але посідає сьоме місце за TR (0,424). Натомість Алгарве за порівняно низького TI (0,303) посідає третю позицію за TR (0,516), а Тіроль із найнижчим TI (0,227) – шосту (TR = 0,486).

Значення КРВ також необхідно тлумачити разом із ТІ і TR. Найвищі співвідношення отримано для Тіролю (2,141) та Алгарве (1,703), однак вони значною мірою зумовлені низькими значеннями ТІ. Тому КРВ відображає відносне співвідношення двох нормованих індексів, а не універсальну оцінку ефективності використання інфраструктури.

Управлінська зрілість не є єдиним чинником результативності: за однакового GM (4,33 бала) Відень, Тіроль і Мальта мають різні значення TR і КРВ. Найбільш збалансоване поєднання показників демонструють Канарські острови: найвищі TR (0,735) і GM (4,83) поєднуються з високими ТІ (0,546) та EI (0,742). Тому модель Smart Destination Governance доцільно розглядати як референтну, але не універсальну, оскільки EI відображає національний макроекономічний контекст, а вибір моделі має враховувати особливості дестинації.

Таким чином, запропонований підхід поєднує ТІ, TR, EI, КРВ, GM і типологізацію моделей управління, забезпечуючи багатовимірне зіставлення туристичних дестинацій. Отримані результати використано у п'ятому розділі для функціонального співвіднесення референтних моделей з управлінськими потребами регіонів України та обґрунтування напрямів інноваційного розвитку їх туристичної інфраструктури.

4.3 Інтегральне оцінювання пріоритетності трансформації туристичної інфраструктури регіонів України

Результати дослідження, проведеного у підрозділах 4.1 і 4.2, засвідчили, що передумови розвитку туристичної інфраструктури визначаються не лише її наявним станом, а й спроможністю регіональних інституцій ефективно використовувати інфраструктурний потенціал, координувати взаємодію учасників туристичної сфери та забезпечувати одержання соціально-економічних результатів. Узагальнення європейського досвіду дало змогу

визначити управлінські характеристики, придатні для адаптації до інституційних і соціально-економічних умов регіонів України.

Регіональні системи управління туризмом в Україні відрізняються за рівнем інституційного і програмного забезпечення, застосуванням цифрових та аналітичних інструментів, розвитком партнерських механізмів, спроможністю залучати інвестиційні ресурси, а також ступенем упровадження принципів сталості та інноваційності [37]; [363–370]. Відмічені характеристики визначають здатність регіону формувати обґрунтовані пріоритети, мобілізувати ресурси та реалізовувати комплексні заходи з трансформації туристичної інфраструктури.

Необхідність диференційованого регіонального підходу підтверджена результатами попереднього дослідження управління туристичною галуззю в умовах євроінтеграції на прикладі Дніпропетровської області, у якому обґрунтовано важливість узгодження регіональної туристичної політики, інституційної координації, стратегічного планування та системи управління туризмом і курортами [371].

З огляду на це, одним із компонентів інтегрального оцінювання пріоритетності трансформації туристичної інфраструктури визначено рівень управлінської зрілості регіональної туристичної системи. У межах дослідження управлінська зрілість трактується як комплексна характеристика спроможності регіональних інституцій забезпечувати стратегічне планування та міжсекторну координацію, залучати зацікавлені сторони і фінансові ресурси, використовувати цифрові й аналітичні інструменти та впроваджувати інноваційні рішення відповідно до принципів сталого розвитку.

Інформаційну базу оцінювання сформовано шляхом контент-аналізу офіційних документів і цифрових ресурсів областей України. До неї включено стратегії регіонального розвитку, регіональні програми розвитку туризму та звіти про їх виконання, матеріали структурних підрозділів обласних державних адміністрацій і обласних рад, офіційні туристичні портали, ресурси туристично-інформаційних центрів, цифрові туристичні сервіси, матеріали профільних проєктів, партнерських ініціатив та інші документально підтверджені

управлінські практики [372–476]. Оцінювання проведено за єдиним часовим зрізом – станом на 31 грудня 2024 р. Публікації пізніших періодів урахувалися лише тоді, коли вони містили ретроспективні відомості про результати діяльності у 2024 р.

Методичний інструментарій оцінювання охоплює одинадцять критеріїв U1–U11, сформованих на основі результатів аналізу європейських моделей управління туристичними дестинаціями (підрозділ 4.2), та адаптованих до умов України. Критерії характеризують не лише формальну наявність інституцій, програм і цифрових ресурсів, але і документально підтверджене застосування механізмів координації, аналітичного забезпечення, партнерства, фінансування, громадської участі, сталого розвитку та впровадження інновацій. Для відображення функціональної структури управлінської зрілості критерії U1–U11 об'єднано у п'ять блоків (рис. 4.7).



Рисунок 4.7 – Функціональна структура критеріїв оцінювання управлінської зрілості туристичної інфраструктури регіонів України

Джерело: сформовано автором

Інституційно-програмний блок характеризує організаційне та стратегічне забезпечення розвитку туризму; цифрово-аналітичний – використання цифрових сервісів, інформаційних систем і даних у процесі прийняття управлінських рішень; партнерсько-інвестиційний – механізми взаємодії із зацікавленими сторонами та залучення фінансових ресурсів; соціально-екологічний – урахування принципів інклюзивності, безпеки, громадської участі й екологічної сталості; інноваційний – спроможність створювати та впроваджувати нові туристичні продукти, управлінські підходи і технологічні рішення. Зміст критеріїв оцінювання наведено в табл. 4.30.

Таблиця 4.30 – Критерії оцінювання управлінської зрілості туристичної інфраструктури регіонів України

Код	Критерій	Зміст критерію	Значення для оцінювання управлінської зрілості
U1	Інституційне забезпечення управління туризмом	Наявність спеціалізованої туристичної організації, ДМО, туристичного офісу або профільного структурного підрозділу, до повноважень якого належать координація розвитку туризму, просування дестинації, взаємодія із зацікавленими сторонами та інформаційне забезпечення туристів	Відображає інституційну спроможність регіону забезпечувати системне управління розвитком туристичної інфраструктури
U2	Якість програмно-стратегічного забезпечення розвитку туризму	Комплексність, збалансованість та інституційна орієнтованість регіональних програм розвитку туризму, оцінені за індексом інституційної підтримки та коефіцієнтом збалансованості програмних пріоритетів	Характеризує якість стратегічного планування та спроможність регіону програмно забезпечувати комплексну трансформацію туристичної інфраструктури
U3	Цифрові туристичні сервіси	Наявність і функціонування офіційних туристичних порталів, мобільних застосунків, цифрових карт, онлайн-каталогів, віртуальних турів, QR-навігації та інших електронних туристичних сервісів	Характеризує рівень цифровізації туристичної сфери та доступність інформації про туристичні об'єкти й послуги
U4	Аналітика та моніторинг туристичної діяльності	Збирання й оприлюднення даних про туристичні потоки, туристичний збір, відвідуваність об'єктів і результати реалізації туристичної політики; проведення маркетингових досліджень, використання інформаційних панелей та інших аналітичних інструментів	Відображає спроможність регіону здійснювати моніторинг та ухвалювати управлінські рішення на основі даних
U5	Туристичні кластери, мережі та професійні об'єднання	Наявність і діяльність туристичних кластерів, асоціацій, мереж територіальних громад, професійних об'єднань та інших сталих форм координації учасників туристичної сфери	Характеризує рівень мережевої організації та інституціоналізації взаємодії учасників регіональної туристичної системи

Продовження табл. 4.30

U6	Міжсекторальне партнерство	Документально підтверджена взаємодія органів влади, бізнесу, громадських організацій, закладів освіти, культури та природоохоронних установ у реалізації туристичних проєктів.	Відображає спроможність регіону забезпечувати узгоджену діяльність зацікавлених сторін і спільну відповідальність за розвиток туристичної інфраструктури
U7	Інвестиційне, грантове та міжнародне забезпечення	Реалізація інвестиційних проєктів, застосування механізмів державно-приватного партнерства, залучення грантів, міжнародної технічної допомоги та ресурсів транскордонних програм для розвитку туризму	Характеризує ресурсну спроможність регіону готувати та реалізовувати проєкти трансформації туристичної інфраструктури
U8	Участь територіальних громад і локальних ініціатив	Залучення територіальних громад, місцевого бізнесу, громадських організацій та жителів до визначення пріоритетів, розроблення туристичних продуктів, формування маршрутів і реалізації туристичних проєктів	Відображає рівень участі місцевих суб'єктів в управлінні туристичним розвитком та врахування потреб територіальних громад
U9	Екологічна, інклюзивна та безпекова орієнтація	Урахування вимог безпеки, безбар'єрності, інклюзивності та адаптація туристичних об'єктів і сервісів до потреб різних груп відвідувачів.	Характеризує доступність, адаптивність і стійкість регіональної туристичної інфраструктури
U10	Сталий розвиток і збереження природної та культурної спадщини	Реалізація заходів з охорони, відновлення й туристичного використання культурної спадщини та природних ресурсів, а також розвиток екологічного, сільського, зеленого і культурно-пізнавального туризму	Відображає орієнтацію регіональної туристичної політики на довгострокове збереження ресурсної основи туризму
U11	Інноваційні туристичні продукти та смартрішення	Розроблення і впровадження нових туристичних продуктів, цифрових маршрутів, інтерактивних експозицій, віртуальних екскурсій, технологій AR, VR та інших технологічних і креативних рішень	Характеризує здатність регіональної туристичної системи створювати, апробувати та масштабувати інновації

Джерело: розроблено автором на основі [363–370]; [477] та результатів дослідження європейських моделей управління, проведеного у підрозділі 4.2

Критерії U1–U11 відібрано за принципами функціональної повноти, змістової відокремленості та інформаційної доступності. Для уникнення подвійного врахування розмежовано інституційне забезпечення і якість програмування (U1–U2), цифрові сервіси і аналітичне управління (U3–U4), мережеві структури та міжсекторальну взаємодію (U5–U6), ресурсне забезпечення і участь громад (U7–U8), а також адаптивність, сталість та інноваційність туристичної системи (U9–U11).

Зміст соціально-екологічного блоку спирається на розуміння туристичного розвитку як процесу, що передбачає активну участь територіальних громад,

підтримку локального підприємництва, збереження природної та культурної спадщини, а також забезпечення доступності туристичного середовища. Результати дослідження сільського туризму в Дніпропетровській області підтвердили, що реалізація природно-рекреаційного потенціалу сільських територій залежить від координації місцевих суб'єктів, інституційної підтримки та належного організаційно-економічного забезпечення [478]. Включення інклюзивної складової до критерію U9 зумовлене значенням безбар'єрності як чинника соціальної інтеграції, розширення туристичного попиту та підвищення конкурентоспроможності DESTINACIЙ [479]. Громадська участь може реалізовуватися також через волонтерські туристичні й соціокультурні ініціативи, які посилюють мережеву взаємодію, міжнародне співробітництво та залучення локальних стейкхолдерів до розвитку територій [480].

Цифрово-аналітичний і інноваційний блоки відображають перехід до управління туристичним розвитком на основі поточних даних і прогнозування майбутніх змін. Поєднання критеріїв U4 та U11 відповідає логіці форсайт-орієнтованого стратегічного управління, за якої аналітичні дані, цифрові технології та сценарне оцінювання використовуються для визначення довгострокових пріоритетів інноваційного розвитку та формування адаптивних управлінських рішень [481].

Критерій U2 визначено за результатами аналізу програмних документів, проведеного у підрозділі 3.1. Його розрахункове значення поєднує індекс програмно-інституційної підтримки PP_i та коефіцієнт збалансованості програмних пріоритетів B_i :

$$U2i^* = \frac{PP_i + B_i}{2}, \quad (4.17)$$

де PP_i – індекс програмно-інституційної підтримки розвитку туристичної інфраструктури, розрахований за результатами контент-аналізу регіональних програм розвитку туризму; B_i – коефіцієнт збалансованості програмних

пріоритетів, що характеризує рівномірність представленості окремих компонентів туристичної інфраструктури у програмних документах регіону.

Рівні ваги застосовано для повноти представленості туристичної інфраструктури у програмних документах PP_i , а Vi – рівномірність охоплення її складових (табл. 3.8). Значення $U2_i^*$ округлено до двох десяткових знаків і переведено у шкалу $U1-U11$: 0 балів – оцінювання неможливе або чинний програмний документ відсутній; 1 бал – $0 < U2_i^* < 0,60$; 2 бали – $0,60 \leq U2_i^* < 0,70$; 3 бали – $0,70 \leq U2_i^* < 0,80$; 4 бали – $0,80 \leq U2_i^* < 0,90$; 5 балів – $0,90 \leq U2_i^* \leq 1,00$. Вищий бал відповідає одночасно вищому рівню інституційної підтримки та більшій збалансованості програмних пріоритетів.

Критерії $U1$ та $U3-U11$ оцінено за результатами контент-аналізу офіційних документів, інформаційних ресурсів і документально підтверджених управлінських практик станом на 31 грудня 2024 р. Правила присвоєння балів за шкалою від 0 до 5 наведено в табл. 4.31.

Таблиця 4.31 – Шкала оцінювання критеріїв управлінської зрілості туристичної інфраструктури регіонів України

Бал	Рівень прояву	Характеристика
0	Не підтверджено	Ознак реалізації критерію в досліджених офіційних джерелах не виявлено
1	Дуже низький	Наявні лише декларативні або поодинокі згадки без визначених механізмів реалізації
2	Низький	Виявлено окремі заходи або інструменти, які застосовуються несистемно
3	Середній	Критерій закріплено документально та частково реалізовано, але його інституційне, ресурсне або інформаційне забезпечення є обмеженим
4	Високий	Критерій системно інтегровано в регіональну туристичну політику; визначено інструменти й відповідальних виконавців, наявні підтверджені результати
5	Дуже високий	Критерій має інституціоналізований характер, комплексно реалізується та підтверджується стійкими практиками і результатами

Джерело: сформовано автором

Застосування наведеної шкали дозволяє формалізувати якісні характеристики систем управління туристичною інфраструктурою та забезпечити порівнянність результатів між регіонами України. Максимальна сума оцінок за одинадцятьма критеріями становить 55 балів.

$$UMI_i = \frac{\sum_{j=1}^{11} U_{ij}}{55}, \quad (4.18)$$

де UMI_i – індекс управлінської зрілості туристичної інфраструктури i -го регіону; U_{ij} – оцінка i -го регіону за j -м критерієм; 55 – максимально можлива сума балів.

Запропонований індекс управлінської зрілості туристичної інфраструктури (UMI_i) ґрунтується на принципі функціональної повноти системи управління туристичним розвитком. До його складу включено одинадцять критеріїв, які характеризують інституційну спроможність, стратегічне планування, цифровізацію, аналітичне забезпечення, партнерську взаємодію, інвестиційну активність, участь громад, орієнтацію на принципи сталого розвитку та інноваційність. Усі критерії включено до індексу з однаковою вагою через відсутність достатніх емпіричних підстав для їх диференціації та з метою забезпечення прозорості й відтворюваності розрахунків. Результати розрахунку індексу управлінської зрілості туристичної інфраструктури регіонів України наведено в табл. 4.32.

Таблиця 4.32 – Результати оцінювання управлінської зрілості туристичної інфраструктури регіонів України

Область	Σ балів	UMI	Область	Σ балів	UMI
Вінницька	41	0,745	Миколаївська	34	0,618
Волинська	39	0,709	Одеська	43	0,782
Дніпропетровська	36	0,655	Полтавська	40	0,727
Донецька*	27	0,491	Рівненська	37	0,673
Житомирська	32	0,582	Сумська	36	0,655
Закарпатська	50	0,909	Тернопільська	42	0,764
Запорізька*	22	0,4	Харківська	32	0,582
Івано-Франківська	47	0,855	Херсонська*	35	0,636
Київська	44	0,8	Хмельницька	35	0,636
Кіровоградська	34	0,618	Черкаська	35	0,636
Луганська*	26	0,473	Чернівецька	36	0,655
Львівська	50	0,909	Чернігівська	35	0,636

Примітка: результати Донецької, Луганської, Запорізької та Херсонської областей інтерпретовано з урахуванням тимчасової окупації частини територій, воєнних дій та обмеженої доступності даних.

Джерело: розраховано автором за результатами контент-аналізу офіційних документів, цифрових ресурсів і документально підтверджених управлінських практик регіонів України [372–477]

Деталізовані оцінки регіонів за критеріями U1–U11 наведено в Додатку Р. Значення UMI_i варіюють від 0,400 до 0,909, що свідчить про суттєву міжрегіональну диференціацію управлінської зрілості туристичних систем.

Найвищі значення індексу отримали Закарпатська і Львівська області – по 0,909, Івано-Франківська – 0,855 та Київська – 0,800. Їхні результати відображають поєднання інституційного і програмно-стратегічного забезпечення, цифрових сервісів, міжсекторального партнерства, залучення ресурсів та інноваційних туристичних практик.

Значення від 0,600 до 0,799 зафіксовано в Одеській, Тернопільській, Вінницькій, Полтавській, Волинській, Рівненській, Дніпропетровській, Сумській, Чернівецькій, Херсонській, Хмельницькій, Черкаській, Чернігівській, Кіровоградській і Миколаївській областях. У цих регіонах сформовано базові механізми управління туризмом, проте розвиток аналітичного забезпечення, мережевої взаємодії, інвестиційних механізмів і смартрішень залишається нерівномірним. Нижчі значення одержано для Житомирської та Харківської областей – по 0,582, Донецької – 0,491, Луганської – 0,473 та Запорізької – 0,400. Результати Донецької, Луганської, Запорізької та Херсонської областей необхідно інтерпретувати з урахуванням впливу воєнних дій і тимчасової окупації частини територій на функціонування регіональних туристичних систем [477]. Неповнота відкритих даних додатково обмежує можливість документального підтвердження окремих управлінських практик, тому отримані оцінки можуть відображати не лише рівень управлінської зрілості, але і доступність відповідної інформації. Індекс UMI_i характеризує управлінську спроможність регіональної туристичної системи, але не відображає фактичний стан туристичної інфраструктури та економічні результати її використання.

Тому на наступному етапі його поєднано з показниками інфраструктурного розвитку та економічної результативності для визначення інтегральної пріоритетності трансформації туристичної інфраструктури регіонів України. Значення UMI_i характеризує загальний рівень управлінської зрілості,

але не відображає функціональної спеціалізації регіональної системи управління. Для інтерпретації отриманих значень застосовано шкалу (табл. 4.33).

Таблиця 4.33 – Інтерпретація індексу управлінської зрілості туристичної інфраструктури

UMI	Рівень управлінської зрілості
$0,80 \leq UMI \leq 1,00$	високий
$0,65 \leq UMI < 0,80$	достатній
$0,50 \leq UMI < 0,65$	середній
$0,35 \leq UMI < 0,50$	низький
$UMI < 0,35$	критично низький

Джерело: сформовано автором

Шкала має аналітичний характер і використовується для порівняльної інтерпретації результатів. Вона не є нормативною та не визначає достатність управлінських механізмів відповідно до законодавчих або галузевих стандартів.

Високий рівень управлінської зрілості мають Закарпатська, Львівська, Івано-Франківська та Київська області; достатній – дев'ять, середній – вісім, низький – Донецька, Луганська та Запорізька області. Регіонів із критично низьким рівнем не виявлено. Однакові або близькі значення UMI можуть формуватися за різного співвідношення складових управлінської зрілості. Тому функціональну спрямованість регіональних систем додатково визначено за структурою оцінок U1–U11. Для кожного управлінського профілю розраховано середнє значення критеріїв, що відображають його функціональний зміст. Домінуючим визначено профіль з найвищим середнім балом. Склад критеріїв і порядок ідентифікації профілів наведено в табл. 4.34.

Критерії U6 та U8 включено до кількох профілів, зважаючи на їхній міжфункціональний характер: U6 відображає кластерну і партнерсько-інвестиційну взаємодію, а U8 – участь громад у кластерному та сталому управлінні. Оцінку профілю визначено як середнє арифметичне критеріїв:

$$MP_{ik} = \frac{\sum_{j=1}^{m_k} U_{ij}}{m_k}, \quad (4.19)$$

де MP_{ik} – інтегральна оцінка k-го управлінського профілю для i-го регіону; U_{ij} – оцінка j-го критерію управлінської зрілості i-го регіону; m_k – кількість критеріїв, включених до відповідного управлінського профілю.

Таблиця 4.34 – Методика ідентифікації управлінських профілів розвитку туристичної інфраструктури регіонів України

Управлінський профіль	Критерії	Зміст профілю
Смарт-управління туристичною дестинацією (Smart Tourism Governance)	U3, U4, U11	Використання цифрових туристичних сервісів, аналітичних інструментів та інноваційних технологій
Кластерне управління (Cluster Governance)	U5, U6, U8	Інституціоналізована мережева взаємодія, міжсекторальне партнерство та участь територіальних громад
Партнерсько-проектне та інвестиційне управління (Collaborative and PPP Governance)	U6, U7	Реалізація туристичних проєктів на основі міжсекторального партнерства, інвестицій, грантів і міжнародної допомоги
Інституційне управління дестинацією (DMO Governance)	U1, U2	Наявність профільної інституції та належне програмно-стратегічне забезпечення туристичного розвитку
Стале управління (Sustainable Governance)	U8, U9, U10	Участь громад, інклюзивність, безпека, охорона природних ресурсів і культурної спадщини

Джерело: розроблено автором на основі [371–476] та результатів узагальнення європейських моделей управління у підрозділі 4.2

Домінуючим визначено профіль з найбільшим значенням MP_{ik} . За однакових максимальних значень двох або більше профілів регіон віднесено до змішаного типу. Результати перевірено за документально підтвердженими управлінськими практиками регіону, підсумки типологізації наведено в табл. 4.35.

Профіль відображає відносно найрозвиненішу функціональну складову, а не абсолютний рівень управлінської зрілості, який характеризує УМІ. Переважання сталого та змішаного профілів зі сталою компонентою зумовлене високими оцінками участі громад, безпеки, інклюзивності, охорони природних ресурсів і культурної спадщини. Узагальнену типологію наведено в табл. 4.36.

Таблиця 4.35 – Оцінювання управлінських профілів розвитку туристичної інфраструктури регіонів України

Область	Смарт-управління туристичною дестинацією	Мережево-кластерна модель	Партнерська модель та ДПП	Організаційно-дестинаційна модель (DMO)	Модель сталого розвитку	Домінуючий управлінський профіль
Вінницька	3,33	4	3,5	4	4	мережево-кластерний; організаційно-дестинаційний; сталого розвитку
Волинська	3,33	4	3,5	3	4	мережево-кластерний; сталого розвитку
Дніпропетровська	2,67	3,67	4	3	3,67	партнерсько-інвестиційний
Донецька*	1,67	3	3,5	1,5	3,67	сталого розвитку
Житомирська	2,33	3,33	3	3	3,67	сталого розвитку
Закарпатська	4	4,67	4,5	5	5	організаційно-дестинаційний; сталого розвитку
Запорізька*	1,33	2,33	2,5	2,5	2,33	партнерський; організаційно-дестинаційний
Івано-Франківська	3,67	4,67	4,5	4	5	сталого розвитку
Київська	4	4	4,5	4	4	партнерсько-інвестиційний
Кіровоградська	2,67	3,33	3,5	3	3,67	сталого розвитку
Луганська*	1,33	2,67	2,5	2	4	сталого розвитку
Львівська	5	4,33	4,5	5	4	смарт-управління; організаційно-дестинаційний
Миколаївська	2,67	3	4	3	3,33	партнерсько-інвестиційний
Одеська	4	3,33	4	4,5	3,67	організаційно-дестинаційний
Полтавська	4	3,33	3,5	3,5	4	смарт-управління; сталого розвитку
Рівненська	3,67	3	3,5	3	3,67	смарт-управління; сталого розвитку
Сумська	2,67	3,33	4	3	4	партнерський; сталого розвитку
Тернопільська	3,67	4	3,5	4	4	мережево-кластерний; організаційно-дестинаційний; сталого розвитку
Харківська	2,67	3	3,5	2,5	3,33	партнерсько-інвестиційний
Херсонська*	2,67	3	3	3,5	3,67	сталого розвитку
Хмельницька	2,67	3,33	3,5	3	4	сталого розвитку
Черкаська	2,67	3,33	3,5	3	4	сталого розвитку
Чернівецька	2,67	3,67	3,5	3	4	сталого розвитку
Чернігівська	2,67	3,33	3,5	3	4	сталого розвитку

Примітка: Результати Донецької, Луганської, Запорізької та Херсонської областей інтерпретовано з урахуванням тимчасової окупації частини територій, воєнних дій та обмеженої доступності інформації.

Джерело: розраховано та сформовано автором

Таблиця 4.36 – Типологія регіонів України за домінуючими управлінськими профілями розвитку туристичної інфраструктури

Управлінський профіль	Ключові характеристики	Європейські референтні моделі	Регіони України
Смарт-управління туристичною дестинацією	Цифрові туристичні сервіси, аналітика туристичних потоків, Tourism Intelligence та смартрішення	Каталонія, Канарські острови	Як самостійний домінуючий профіль не виявлено
Мережево-кластерна модель	Туристичні кластери, сталі мережі учасників, міжсекторальна координація та спільне формування туристичного продукту	Тіроль	Як самостійний домінуючий профіль не виявлено
Партнерська модель та ДПП	Міжсекторальне партнерство, інвестиційні та грантові проекти, міжнародна допомога і проєктне управління	Адріатична Хорватія, Алгарве	Дніпропетровська, Київська, Миколаївська, Харківська
Організаційно-дестинаційна модель (DMO)	Інституційна координація, стратегічне планування, маркетинг і управління туристичною дестинацією	Мальта	Одеська
Модель сталого розвитку	Участь громад, інклюзивність, безпека, охорона природних ресурсів і культурної спадщини	Відень	Донецька*, Житомирська, Івано-Франківська, Кіровоградська, Луганська*, Херсонська*, Хмельницька, Черкаська, Чернівецька, Чернігівська
Змішані профілі	Однакові максимальні оцінки двох або більше функціональних складових	Поєднання відповідних референтних моделей	Вінницька – кластерно-DMO-сталий; Волинська – кластерно-сталий; Закарпатська – DMO-сталий; Запорізька* - партнерсько-DMO; Львівська – Smart Tourism–DMO; Полтавська – Smart Tourism–сталий; Рівненська – Smart Tourism–сталий; Сумська – партнерсько-сталий; Тернопільська – кластерно-DMO-сталий

Примітка: результати Донецької, Луганської, Запорізької та Херсонської областей інтерпретовано з урахуванням тимчасової окупації частини територій, воєнних дій та обмеженої доступності інформації.
Джерело: сформовано автором за результатами оцінювання управлінських профілів (табл. 4.35) та їх зіставлення з європейськими референтними моделями, розглянутими у підрозділі 4.2

Типологізація доповнює індекс UMI_i: індекс визначає рівень управлінської зрілості, а профіль відображає її функціональну спрямованість. Відсутність самостійних профілів «Смарт-управління» та «Партнерська модель і ППП» не свідчить про відсутність відповідних практик, оскільки їхні складові

представлені у змішаних профілях. Європейські моделі використано як референтні орієнтири, а не як готові рішення для безпосереднього перенесення. Визначений профіль має діагностичний характер; вибір рекомендованої моделі управління здійснюється у розділі 5 з урахуванням стратегічної групи регіону, рівня його управлінської зрілості та інституційних потреб. УМІ_i та профілі характеризують рівень і функціональну структуру управлінської спроможності регіону. Для визначення пріоритетності трансформації ці результати доповнено показниками фактичного стану туристичної інфраструктури та економічної результативності туризму.

Оцінювання УМІ_i визначило організаційно-інституційну спроможність регіонів, але не відобразило фактичних соціально-економічних результатів туристичної сфери. Тому наступним етапом стало формування системи показників її соціально-економічної результативності та ресурсного забезпечення.

Для формування інформаційної бази використано дані Туристичного дашборду – національної аналітичної онлайн-платформи Міністерства розвитку громад та територій України [482]. Показники туристичного збору за 2024 р. звірено з офіційними матеріалами Державного агентства розвитку туризму України [483]. Для визначення зайнятості та розрахунку частки валової доданої вартості туристично релевантних видів економічної діяльності з використанням офіційних статистичних даних та методологічного положення ДСС України [484]; [485]. Для забезпечення зіставності результатів статистичні показники міста Києва агреговано з відповідними показниками Київської області, оскільки в межах дослідження об'єктом аналізу виступають адміністративні області України. Для оцінювання економічної складової розвитку туристичної сфери сформовано систему показників, яка охоплює бюджетні, податкові, соціальні, інвестиційні та виробничі результати функціонування туристичної індустрії (табл. 4.37).

Таблиця 4.37 – Система показників оцінювання економічної результативності розвитку туристичної сфери регіонів України

Код	Показник	Одиниця виміру	Економічний зміст	Джерело
E1	Туристичний збір	млн грн	Характеризує прямий бюджетний ефект розвитку туристичної діяльності	Інформаційно-аналітична платформа туристичної статистики
E2	Загальні податкові надходження від суб'єктів туристичної діяльності	млн грн	Відображає фінансовий ефект функціонування туристичної індустрії	Інформаційно-аналітична платформа туристичної статистики
E3	Кількість зайнятих у туристично-релевантних видах економічної діяльності	осіб	Характеризує внесок туристичної сфери у формування зайнятості населення	Інформаційно-аналітична платформа туристичної статистики
E4	TRGVA – частка валової доданої вартості туристично-релевантних видів економічної діяльності у валовій доданій вартості області	%	Характеризує економічну роль туристичної індустрії у формуванні регіональної економіки	Розраховано автором на основі офіційних статистичних даних
E5	Фінансування розвитку туризму (кошти місцевих бюджетів та інших джерел)	млн грн	Відображає фінансове забезпечення розвитку туристичної інфраструктури	Інформаційно-аналітична платформа туристичної статистики

Джерело: сформовано автором за [482]; [483]; [484]; [485]

На відміну від використання окремих статистичних індикаторів, запропонований підхід дозволяє комплексно оцінити економічний внесок туризму в розвиток регіонів та забезпечує порівнянність отриманих результатів.

Відповідно до методичних положень, обґрунтованих у розділі 3 дисертації, для оцінювання економічної складової використано види економічної діяльності, безпосередньо пов'язані з функціонуванням туристичної сфери. До їх складу віднесено діяльність із тимчасового розміщування та організації харчування, туристично релевантні види транспорту, а також сферу мистецтва, спорту, розваг і відпочинку. На основі цих видів діяльності розраховано показник TRGVA, який характеризує частку валової доданої вартості туристично-релевантних видів економічної діяльності у валовій доданій вартості регіону.

Для оцінювання економічної складової розвитку туристичної сфери сформовано систему показників, що характеризують основні результати її

функціонування на регіональному рівні. До складу системи включено бюджетні, податкові, соціальні, інвестиційні та виробничі показники, які комплексно відображають економічний внесок туризму в розвиток територій.

На відміну від оцінювання управлінської зрілості, яке характеризує організаційно-інституційну спроможність регіону до розвитку туристичної інфраструктури, наведена система показників дозволяє оцінити фактичні результати функціонування туристичної сфери. Таким чином, економічні показники виступають самостійною складовою комплексного оцінювання розвитку туристичних регіонів. Результати розрахунків економічних показників для регіонів України наведено у табл. 4.38.

Таблиця 4.38 – Соціально-економічні результати та ресурсне забезпечення розвитку туристичної сфери регіонів України

Область	Туристичний збір, млн грн	Податкові надходження, млн грн	Зайнятість, осіб	TRGVA, %	Сукупне фінансування розвитку туризму за 2022–2025 рр., млн грн
Вінницька	5,5	851,8	6266	5,03	10,1
Волинська	3,8	821,8	6516	6,8	221,5
Дніпропетровська	16,1	2817,3	17872	6,08	1,7
Донецька*	0,3	178,7	1444	4,26	0
Житомирська	3,2	598	4977	5,57	0
Закарпатська	23,2	1274,9	6166	14,12	13,8
Запорізька	1,7	456,4	3042	5,18	0,1
Івано-Франківська	33,1	2135,4	13155	10,62	117,6
Київська	65,1	20714,5	71481	10,66	41,1
Кіровоградська	1,9	401,9	4376	4,86	1239
Луганська*	0	12,1	48	4,75	0
Львівська	47,1	4518,2	24848	7,67	41339,3
Миколаївська	1,5	411,5	3001	8,00	86,2
Одеська	14,5	2093,9	11215	16,24	2527,6
Полтавська	7,1	929,9	6897	4,81	94,8
Рівненська	3	715,7	6978	5,95	2
Сумська	1,7	390,1	3803	5,97	2,7
Тернопільська	2	551,2	4385	8,91	7,5
Харківська	3,2	1225,1	7192	6,68	11,9
Херсонська*	0	86,3	759	4,61	0,1
Хмельницька	8,1	802,1	6703	4,91	456,4
Черкаська	23,5	647,8	4699	5,39	21,3

Продовження табл. 4.38

Чернівецька	4	588,9	4516	5,22	11,2
Чернігівська	1,6	490,7	4515	6,44	4,3

Примітка: * для областей, що зазнали значного впливу воєнних дій, результати слід інтерпретувати з урахуванням безпекових обмежень.

Джерело: сформовано та розраховано автором за даними [482]; [483]; [484]; [485]

Показники відображають різні аспекти функціонування туристичної сфери. Туристичний збір, податкові надходження, зайнятість і частка туристичної індустрії у валовій доданій вартості характеризують її соціально-економічні результати, тоді як фінансування туризму відображає ресурсне забезпечення розвитку. Тому сформований на їх основі SEPI доцільно трактувати як розширений індекс соціально-економічних результатів і ресурсного забезпечення, а не як показник чистої економічної ефективності.

Найбільші обсяги туристичного збору, податкових надходжень і зайнятості зафіксовано у Київській області разом із м. Києвом. Найвищу частку туристичної індустрії у валовій доданій вартості має Одеська область. Значна концентрація фінансового забезпечення у Львівській області зумовлена залученням 41332,3 млн грн міжнародної технічної допомоги.

Сукупний обсяг фінансування за 2022-2025 рр. використано як середньорічне значення, оскільки надходження міжнародної технічної допомоги мають нерегулярний характер і можуть бути пов'язані з реалізацією багаторічних проєктів. Такий підхід відображає накопичений обсяг залучених ресурсів, однак потребує врахування різної тривалості та повноти даних за окремими роками. Через відмінності в одиницях вимірювання та масштабах варіювання безпосереднє агрегування показників неможливе. Для приведення їх до зіставного інтервалу застосовано нормування методом min–max:

$$E_i^{\text{норм}} = \frac{E_i - E_{\text{мін}}}{E_{\text{макс}} - E_{\text{мін}}}, \quad (4.20)$$

де $E_i^{\text{норм}}$ – нормоване значення показника; E_i – фактичне значення показника; $E_{\text{мін}}$ – мінімальне значення показника серед регіонів; $E_{\text{макс}}$ – максимальне значення показника серед регіонів.

Показники E1–E5 розглядаються як стимулятори: збільшення E1–E4 відображає зростання соціально-економічних результатів туристичної діяльності, а збільшення E5 – розширення її фінансового забезпечення. Інтегральний індекс розраховано як середнє арифметичне нормованих значень:

$$SEPI_i = \frac{E1_{\text{норм}} + E2_{\text{норм}} + E3_{\text{норм}} + E4_{\text{норм}} + E5_{\text{норм}}}{5}. \quad (4.21)$$

Рівні ваги забезпечують однаковий внесок кожного показника у формуванні SEPI. Відповідно, вплив окремого показника, зокрема фінансування, обмежується 20% інтегрального індексу. Нормовані значення економічних показників наведено у табл. 4.39. Результати нормування економічних показників підтверджують суттєву міжрегіональну диференціацію економічної результативності туристичної сфери України.

Найвищі значення інтегрального індексу соціально-економічної результативності (SEPI) характерні для Київської, Львівської, Одеської, Закарпатської та Івано-Франківської областей. Це зумовлено високими показниками туристичного збору, податкових надходжень, зайнятості у туристично релевантних видах економічної діяльності та вагомих внеском туристичної індустрії у формування валової доданої вартості регіону.

Аналіз показує, що для більшості областей характерні середні або низькі значення інтегрального індексу соціально-економічної результативності, що відображають істотні відмінності у рівні реалізації економічного потенціалу туристичної сфери. Отримані результати підтверджують, що навіть за близьких значень розвитку туристичної інфраструктури та управлінської зрілості регіони можуть істотно відрізнятися за економічними результатами функціонування туристичної індустрії.

Таблиця 4.39 – Нормовані показники економічної результативності туристичної сфери України

Область	E1	E2	E3	E4 TRGVA	E5 фінан- сування	SEPI
Вінницька	0,082	0,041	0,087	0,064	0	0,055
Волинська	0,057	0,039	0,091	0,212	0,005	0,081
Дніпропетровська	0,241	0,136	0,25	0,152	0	0,156
Донецька*	0,004	0,008	0,02	0	0	0,006
Житомирська	0,048	0,028	0,069	0,109	0	0,051
Закарпатська	0,348	0,061	0,086	0,823	0	0,264
Запорізька	0,025	0,021	0,042	0,077	0	0,033
Івано-Франківська	0,496	0,103	0,183	0,531	0,003	0,263
Київська	1	1	1	0,534	0,001	0,707
Кіровоградська	0,028	0,019	0,061	0,05	0,03	0,038
Луганська*	0	0	0	0,041	0	0,008
Львівська	0,706	0,218	0,347	0,285	1	0,511
Миколаївська	0,022	0,019	0,041	0,312	0,002	0,079
Одеська	0,217	0,101	0,156	1	0,061	0,307
Полтавська	0,106	0,044	0,096	0,046	0,002	0,059
Рівненська	0,045	0,034	0,097	0,141	0	0,063
Сумська	0,025	0,018	0,053	0,143	0	0,048
Тернопільська	0,03	0,026	0,061	0,388	0	0,101
Харківська	0,048	0,059	0,1	0,202	0	0,082
Херсонська*	0	0,004	0,01	0,029	0	0,009
Хмельницька	0,121	0,038	0,093	0,054	0,011	0,064
Черкаська	0,352	0,031	0,065	0,094	0,001	0,109
Чернівецька	0,06	0,028	0,063	0,08	0	0,046
Чернігівська	0,024	0,023	0,063	0,182	0	0,058

Джерело: сформовано автором

Особливістю інформаційної бази оцінювання Київського регіону є об'єднання даних Київської області та м. Києва. Для забезпечення єдиного територіального охоплення показники TI, UMI, SEPI і розрахований на їх основі TPI, визначено за сукупними даними відмічених адміністративно-територіальних одиниць та характеризують їх як об'єднану територіальну сукупність, а не Київську область у її адміністративних межах. Таким чином, проведені дослідження дозволило сформулювати три взаємодоповнювальні складові комплексного оцінювання туристичного розвитку регіонів України:

- інтегральний індекс розвитку туристичної інфраструктури (TI), який характеризує рівень розвитку туристичної інфраструктури;

- індекс управлінської зрілості (UMI), що відображає спроможність регіональної системи управління забезпечувати розвиток туристичної сфери;
- інтегральний індекс соціально-економічної результативності (SEPI), який характеризує фактичні економічні результати функціонування туристичної індустрії.

Кожен із зазначених показників відображає окремий аспект розвитку туристичної системи, однак їхнє ізольоване використання не дає можливості визначити, які саме регіони найбільше потребують структурних змін у сучасних умовах трансформації економіки України.

З огляду на це, виникає необхідність формування інтегрального показника, який поєднає рівень розвитку туристичної інфраструктури, управлінську спроможність регіону та фактичні економічні результати розвитку туристичної сфери. Такий підхід дозволяє перейти від оцінювання поточного стану туристичної системи до визначення пріоритетності її трансформації.

З цією метою у дисертації запропоновано індекс пріоритетності трансформації туристичної інфраструктури (TPI – Transformation Priority Index). На відміну від існуючих підходів, орієнтованих переважно на оцінювання ресурсного потенціалу або окремих характеристик туристичної інфраструктури, запропонований індекс базується на інтеграції трьох взаємопов'язаних складових. Інтегральний індекс розвитку туристичної інфраструктури (TI) характеризує досягнутий рівень розвитку туристичної системи регіону, індекс управлінської зрілості (UMI) відображає спроможність інституцій забезпечувати реалізацію стратегічних змін, а інтегральний індекс соціально-економічної результативності (SEPI) характеризує фактичний економічний ефект функціонування туристичної сфери. Їх комплексне використання дозволяє визначити не лише поточний стан розвитку туристичної системи, а й обґрунтувати пріоритетність її трансформації в умовах структурних змін економіки України.

Використання терміна «трансформація» є принциповим, оскільки в сучасних умовах розвиток туристичної інфраструктури України не обмежується

технічним оновленням або модернізацією окремих її елементів. Воєнні наслідки, структурна перебудова економіки, євроінтеграційні процеси, цифровізація та необхідність підвищення стійкості регіонів обумовлюють потребу у комплексних змінах, що охоплюють інфраструктурні, управлінські та економічні складові розвитку. Саме тому об'єктом оцінювання є не пріоритетність модернізації окремих елементів туристичної інфраструктури, а пріоритетність її трансформації як цілісної соціально-економічної системи.

На відміну від існуючих підходів, які переважно базуються на оцінюванні ресурсного потенціалу або поточного рівня розвитку туристичної інфраструктури, запропонований індекс пріоритетності трансформації туристичної інфраструктури (ТПІ) інтегрує три взаємодоповнювальні складові: рівень розвитку туристичної інфраструктури (ТІ), індекс управлінської зрілості (УМІ) та інтегральний індекс соціально-економічної результативності туристичної сфери (СЕПІ). Такий підхід дозволяє враховувати не лише наявний стан розвитку туристичної інфраструктури, але і спроможність регіону реалізовувати управлінські зміни та досягати економічних результатів від їх впровадження.

Оскільки інтегральний показник ТПІ поєднує три різні за змістом складові, виникає питання щодо визначення їх вагових коефіцієнтів. З метою перевірки можливості використання статистично обґрунтованих ваг проведено порівняльний аналіз кількох підходів до зважування показників. Для цього застосовано метод головних компонентів (РСА), ентропійний метод та метод CRITIC [311]; [312]; [486–489]. Розрахунки виконано для трьох інтегральних показників – ТІ, УМІ та СЕПІ (табл. 4.40).

Порівняння РСА, ентропійного методу та CRITIC мало діагностичний характер. Розрахунки виконано за матрицею стандартизованих значень ТІ, УМІ та СЕПІ для 24 регіонів: РСА-ваги визначено шляхом нормування абсолютних навантажень першої головної компоненти, ентропійні – за інформаційною варіативністю показників, а ваги CRITIC – з урахуванням їх стандартних відхилень і кореляційних зв'язків [311]; [312]; [486–489]. Отримані результати

відобразили статистичні властивості сформованої вибірки, однак не забезпечили єдиної стійкої ієрархії складових. Тому їх використано для перевірки чутливості структури ТРІ, а не як остаточну основу для встановлення ваг.

Таблиця 4.40 – Порівняння підходів до визначення вагових коефіцієнтів складових індексу пріоритетності трансформації туристичної інфраструктури

Метод визначення ваг	ТІ	УМІ	СЕПІ
Рівновагове зважування	0,333	0,333	0,333
Метод головних компонент	0,333	0,331	0,335
Ентропійний метод	0,104	0,132	0,764
Метод CRITIC	0,276	0,353	0,371

Джерело: розраховано автором за методиками [311; 312; 486–489]

На відміну від індексів, що характеризують поточний стан туристичної сфери, ТРІ призначений для визначення пріоритетності трансформаційних заходів і підтримки стратегічних рішень щодо концентрації ресурсів. Термін «трансформація» використано свідомо, оскільки йдеться не лише про технічне оновлення окремих об'єктів, а про взаємопов'язані інфраструктурні, управлінські та соціально-економічні зміни, зумовлені воєнними наслідками, структурною перебудовою економіки, євроінтеграцією, цифровізацією та необхідністю підвищення стійкості регіонів.

Підсумкову значущість складових встановлено відповідно до їх функціональної ролі у структурі ТРІ. Дефіцит розвитку туристичної інфраструктури характеризує масштаб потреби регіону у трансформації; УМІ – інституційну спроможність планувати, координувати та реалізовувати відповідні заходи; резерв СЕПІ – потенціал підвищення соціально-економічної результативності. Отже, відсутність статистичного домінування окремого показника не виключає формування їх концептуальної ієрархії відповідно до аналітичного призначення індексу [486].

Для формалізації цієї ієрархії застосовано метод аналізу ієрархій Т. Сааті (Analytic Hierarchy Process, АНР), який ґрунтується на парному порівнянні критеріїв і дає змогу визначити їх відносну значущість відповідно до мети

управлінського рішення [490]; [491]. Такий підхід узгоджується з практикою побудови European Innovation Scoreboard, Regional Innovation Scoreboard, Digital Economy and Society Index та Travel & Tourism Development Index, у яких структура, нормування, зважування й агрегування показників визначаються аналітичним призначенням індексу, а стійкість результатів перевіряється статистичними методами [3]; [486]; [492].

У структурі TPI індекси TI та SEPI трансформовані, відповідно, у показник дефіциту розвитку туристичної інфраструктури ($1-TI$) і резерв підвищення соціально-економічної результативності ($1-SEPI$). Така інверсія забезпечує однакову спрямованість складових: зростання їх значень відповідає збільшенню потреби або резерву трансформації [486]. Індекс UMI використано без інверсії, оскільки він характеризує не дефіцит, а спроможність регіону забезпечити результативне використання залучених ресурсів. Тому TPI відображає не лише масштаб потреби у змінах, але і доцільність першочергової реалізації трансформаційних заходів з урахуванням управлінської готовності регіону.

TI та SEPI виконують різні аналітичні функції, хоча їх індикативна база частково перетинається за показниками податкових надходжень і зайнятості. У структурі TI вони мають локальну вагу в межах соціально-еколого-економічного блоку та характеризують умови функціонування і відтворення туристичної інфраструктури. У SEPI ці показники відображають фактично досягнуту соціально-економічну віддачу туристичної сфери. Тому ($1-TI$) інтерпретується як інфраструктурний дефіцит, а ($1-SEPI$) – як резерв підвищення результативності. Часткове змістове перетинання не нівелює відмінностей між індексами, оскільки TPI є композитним інструментом підтримки стратегічних рішень і не передбачає статистичної незалежності його складових.

Для систематизації використаних інтегральних показників їх аналітичне призначення наведено в табл. 4.41.

З метою формалізації процедури визначення вагових коефіцієнтів і подальшої побудови індексу пріоритетності трансформації туристичної інфраструктури систему критеріїв для i -го регіону подано у векторній формі:

Таблиця 4.41 – Система інтегральних індексів оцінювання розвитку та пріоритетності трансформації туристичної інфраструктури

Позначення	Назва індексу	Аналітичне призначення
TI	Інтегральний індекс розвитку туристичної інфраструктури	Характеризує досягнутий рівень розвитку туристичної інфраструктури регіону
UMI	Індекс управлінської зрілості	Відображає інституційну та організаційну спроможність регіональної системи управління
SEPI	Інтегральний індекс соціально-економічної результативності туристичної сфери	Характеризує фактичні соціально-економічні результати функціонування туристичної сфери
TPI	Індекс пріоритетності трансформації туристичної інфраструктури	Відображає пріоритетність трансформації з урахуванням інфраструктурного дефіциту, управлінської спроможності та резерву соціально-економічної результативності

Джерело: сформовано автором

$$x_i = (x_{1i}; x_{2i}; x_{3i})^T = (1 - TI_i; UMI_i; 1 - SEPI_i)^T, 0 \leq x_{ji} \leq 1, \quad (4.22)$$

де $x_{1i} = 1 - TI_i$ – дефіцит розвитку туристичної інфраструктури i -го регіону; $x_{2i} = UMI_i$ – управлінська зрілість регіональної системи управління; $x_{3i} = 1 - SEPI_i$ – резерв підвищення соціально-економічної результативності туристичної сфери.

У межах методу АНР формується квадратна матриця парних порівнянь критеріїв:

$$A = (a_{jk}), j, k = 1, 2, \dots, n, \quad (4.23)$$

елементи якої відповідають таким умовам: $a_{kj} = 1$; $a_{jk} > 0$;

$$a_{kj} = \frac{1}{a_{jk}}, \quad (4.24)$$

де a_{jk} характеризує відносну перевагу j -го критерію порівняно з k -м критерієм; n – кількість критеріїв, у цьому дослідженні $n = 3$.

Матриця парних порівнянь критеріїв індексу ТРІ сформована з урахуванням установленної змістової ієрархії: дефіцит розвитку туристичної інфраструктури має перевагу над управлінською зрілістю та резервом соціально-економічної результативності, а управлінська зрілість – над резервом

результативності. Для відображення встановленої переваги використано значення (2) за шкалою Сааті, яке є проміжним між рівною важливістю критеріїв (1) та помірною перевагою одного критерію над іншим (3). Це дає змогу відобразити відмінності у значущості складових без їх надмірної диференціації [490; 491].

Таблиця 4.42 – Матриця парних порівнянь критеріїв індексу ТРІ

Критерій	(1–ТІ)	УМІ	(1–СЕПІ)
(1–ТІ)	1	2	2
УМІ	1/2	1	2
(1–СЕПІ)	1/2	1/2	1

Джерело: розроблено автором на основі методики [490; 491]

Вектор пріоритетів критеріїв визначається як нормований головний власний вектор матриці парних порівнянь. Для цього розв’язується рівняння:

$$A \cdot w = \lambda_{\max} \cdot w, \quad (4.25)$$

де $w = (w_1; w_2; w_3)^T$ – вектор вагових коефіцієнтів критеріїв; $\lambda_{\max}$ – максимальне власне значення матриці A .

Нормування елементів головного власного вектора здійснюється за формулою:

$$w_j = \frac{v_j}{\sum_{k=1}^n v_k}, j = 1, 2, \dots, n, \quad (4.26)$$

де v_j – j -й елемент головного власного вектора матриці парних порівнянь.

Отримані вагові коефіцієнти мають задовольняти умови невід’ємності та нормування: $w_j \geq 0$; $\sum_{j=1}^n w_j = 1$.

Результатом розв’язання рівняння для сформованої матриці є вектор ваг:

$$w = (0,493; 0,311; 0,196)^T. \quad (4.27)$$

Отже, розрахована відносна значущість дефіциту розвитку туристичної інфраструктури становить 0,493, управлінської зрілості – 0,311, резерву підвищення соціально-економічної результативності – 0,196.

Таблиця 4.43 – Вагові коефіцієнти критеріїв ТРІ, визначені методом АНР

Критерій	Розраховане значення	Прийняте значення
Дефіцит розвитку туристичної інфраструктури (1–ТІ)	0,493	0,5
Управлінська зрілість (UМІ)	0,311	0,3
Резерв соціально-економічної результативності (1–SEPI)	0,196	0,2

Джерело: розраховано автором за методикою [490]; [492]

Для перевірки логічної узгодженості матриці парних порівнянь визначено індекс узгодженості:

$$CI = \frac{\lambda_{max} - n}{n - 1}, \quad (4.28)$$

де CI – індекс узгодженості; n – кількість критеріїв.

За максимального власного значення $\lambda_{max} = 3,054$ та $n = 3$:

$$CI = \frac{3,054}{3 - 1} = 0,027, \quad (4.29)$$

Коефіцієнт узгодженості розраховується за формулою:

$$CR = \frac{CI}{RI}, \quad (4.30)$$

де CR – коефіцієнт узгодженості; RI – середній індекс випадкової узгодженості, який для матриці третього порядку становить $RI = 0,58$, відповідно, $CR = 0,027 / 0,58 = 0,046$.

Оскільки виконується умова $CR=0,046$, що менше $0,10$, тобто матриця парних порівнянь є узгодженою, а отримані на її основі вагові коефіцієнти можуть бути використані для побудови інтегрального індексу [490]; [491].

З метою спрощення практичних розрахунків і підвищення інтерпретованості результатів значення $0,493$, $0,311$ та $0,196$ округлено відповідно до $0,50$, $0,30$ і $0,20$, тоді прийнятий вектор ваг має вигляд:

$$\tilde{w} = (0,50; 0,30; 0,20)^T, \quad (4.31)$$

при цьому $0,50 + 0,30 + 0,20 = 1$.

Максимальне абсолютне відхилення прийнятих ваг від розрахованих становить $0,011$, що не змінює їх співвідношення та встановленої ієрархії критеріїв. У загальному вигляді індекс пріоритетності трансформації туристичної інфраструктури i -го регіону визначається як зважена сума критеріїв: $TPI_i = \sum_{j=1}^3 \tilde{w}_j x_{ji}$.

У матричній формі:

$$TPI_i = \tilde{w}^T \cdot x_i. \quad (4.32)$$

Після підстановки прийнятих вагових коефіцієнтів модель набуває вигляду:

$$TPI_i = 0,50 \cdot (1 - TI_i) + 0,30 \cdot UMI_i + 0,20 \cdot (1 - SEPI_i). \quad (4.33)$$

За умови, що всі складові нормовані в інтервалі від 0 до 1 , значення індексу також перебуває в межах: $0 \leq TPI_i \leq 1$.

Для визначення напряму та кількісної міри впливу кожної складової на TPI_i за інших незмінних умов обчислено часткові похідні функції:

$$\partial TPI_i / \partial TI_i = -0,50;$$

$$\partial TPI_i / \partial UMI_i = 0,30;$$

$$\partial TPI_i / \partial SEPI_i = -0,20.$$

Це означає, що за інших незмінних умов: підвищення TI_i на 0,01 зменшує TPI_i на 0,005; підвищення UMI_i на 0,01 збільшує TPI_i на 0,003; підвищення $SEPI_i$ на 0,01 зменшує TPI_i на 0,002.

Зменшення TPI_i внаслідок зростання TI_i пояснюється скороченням дефіциту розвитку туристичної інфраструктури. Позитивний вплив UMI_i відображає посилення інституційної спроможності регіону до реалізації трансформаційних рішень. Зниження TPI_i внаслідок підвищення $SEPI_i$ свідчить про скорочення невикористаного резерву соціально-економічної результативності. Математична структура TPI_i формалізує взаємозв'язок між масштабом потреби у трансформації, інституційною спроможністю її реалізації та резервом підвищення соціально-економічної результативності. Отриманий індекс може використовуватися як інструмент підтримки стратегічних управлінських рішень і диференціації регіонів за пріоритетністю трансформаційних заходів.

Після визначення структури індексу та обґрунтування вагових коефіцієнтів виникає необхідність змістової інтерпретації отриманих значень з позицій прийняття управлінських рішень. З метою переходу від кількісної оцінки до прийняття управлінських рішень розроблено шкалу TPI_i , яка характеризує пріоритетність реалізації трансформаційних заходів з урахуванням інфраструктурного дефіциту, управлінської спроможності та резерву соціально-економічної результативності (табл. 4.44).

Для інтерпретації значень TPI застосовано метод рівних інтервалів. Оскільки індекс нормований у межах від 0 до 1, а кількість рівнів пріоритетності становить п'ять, ширину інтервалу визначено за формулою:

$$h = \frac{TPI_{max} - TPI_{min}}{k} = \frac{1 - 0}{5} = 0,2, \quad (4.34)$$

де k – кількість рівнів пріоритетності.

Таблиця 4.44 – Інтерпретація значень індексу пріоритетності трансформації туристичної інфраструктури

Значення ТРІ	Рівень пріоритетності	Інтерпретація
0,80–1,00	дуже високий	Першочергова концентрація ресурсів на комплексних трансформаційних заходах
0,60–0,79	високий	Прискорена реалізація системних заходів за складовими, що найбільше впливають на ТРІ
0,40–0,59	середній	Вибіркові трансформаційні заходи щодо ключових інфраструктурних, управлінських або соціально-економічних обмежень
0,20–0,39	низький	Поетапне вдосконалення окремих складових і реалізація локальних проєктів
0,00–0,19	дуже низький	Підтримувальні та точкові заходи без першочергової концентрації значних ресурсів

Джерело: розроблено автором із використанням методу рівних інтервалів на нормованій шкалі [0;1] з урахуванням методичних рекомендацій [486]

Такий підхід забезпечує прозорість і відтворюваність класифікації та не залежить від особливостей фактичного розподілу значень ТРІ у досліджуваній сукупності регіонів [486]. Для змістової інтерпретації ТРІ використано критеріальну шкалу рівних інтервалів (табл. 4.44). Оскільки теоретичний діапазон індексу становить від 0 до 1, а кількість рівнів пріоритетності дорівнює п'яти, ширину інтервалу визначено 0,20. Межі рівнів встановлено апріорно, і їх значення не коригуються залежно від фактичного розподілу значень у досліджуваній вибірці. Це забезпечує сталість інтерпретації та можливість застосування шкали до різних сукупностей територіальних одиниць за умови використання однакового складу показників і правил їх нормування [486].

Шкала має аналітичний, а не нормативний характер. Відсутність територій в окремих інтервалах не є методичною похибкою, а відображає фактичну концентрацію значень ТРІ у відповідній частині шкали. При цьому однакові або близькі значення індексу можуть формуватися за різного співвідношення інфраструктурного дефіциту, управлінської зрілості та резерву соціально-економічної результативності. Тому ТРІ необхідно інтерпретувати разом зі значеннями його складових. Результати розрахунків наведено в табл. 4.45.

Таблиця 4.45 – Оцінювання пріоритетності трансформації туристичної інфраструктури регіонів України

Область	TI	UMI	SEPI	TPI	Рівень пріоритетності трансформації
Вінницька	0,42	0,745	0,055	0,703	високий
Волинська	0,46	0,709	0,081	0,667	високий
Дніпропетровська	0,61	0,655	0,156	0,56	середній
Донецька*	0,33	0,491	0,006	0,681	високий
Житомирська	0,37	0,582	0,051	0,679	високий
Закарпатська	0,55	0,909	0,264	0,645	високий
Запорізька	0,38	0,4	0,033	0,623	високий
Івано-Франківська	0,5	0,855	0,263	0,654	високий
Київська	0,57	0,8	0,707	0,514	середній
Кіровоградська	0,34	0,618	0,038	0,708	високий
Луганська*	0,15	0,473	0,008	0,765	високий
Львівська	0,71	0,909	0,511	0,516	середній
Миколаївська	0,36	0,618	0,079	0,69	високий
Одеська	0,57	0,782	0,307	0,588	середній
Полтавська	0,41	0,727	0,059	0,701	високий
Рівненська	0,42	0,673	0,063	0,679	високий
Сумська	0,37	0,655	0,048	0,702	високий
Тернопільська	0,4	0,764	0,101	0,709	високий
Харківська	0,53	0,582	0,082	0,593	середній
Херсонська*	0,33	0,636	0,009	0,724	високий
Хмельницька	0,45	0,636	0,064	0,653	високий
Черкаська	0,37	0,636	0,109	0,684	високий
Чернівецька	0,39	0,655	0,046	0,692	високий
Чернігівська	0,38	0,636	0,058	0,689	високий

Джерело: розраховано автором

Розраховані значення TPI варіюють від 0,514 до 0,765, при цьому верхня межа відповідає умовно-сценарному результату Луганської області. Високий рівень пріоритетності встановлено для 19 областей, середній – для п’яти. Регіонів із дуже високим, низьким або мінімальним рівнем пріоритетності не виявлено. Такий розподіл свідчить про концентрацію значень у центральній частині універсальної шкали, а не про недостатню диференційованість запропонованої методики.

До групи з високою пріоритетністю належать Вінницька, Волинська, Донецька, Житомирська, Закарпатська, Запорізька, Івано-Франківська, Кіровоградська, Луганська, Миколаївська, Полтавська, Рівненська, Сумська, Тернопільська, Херсонська, Хмельницька, Черкаська, Чернівецька та

Чернігівська області. Найвищі значення ТРІ отримано для Луганської (0,765), Херсонської (0,724), Тернопільської (0,709) та Кіровоградської (0,708) областей.

Причини високої пріоритетності трансформації в межах цієї групи неоднакові. Для Луганської та Херсонської областей визначальними є низькі значення ТІ і SEPI, що відображають значний інфраструктурний дефіцит і суттєвий резерв підвищення соціально-економічної результативності. У Тернопільській, Вінницькій та Полтавській областях потреба в подальшому розвитку туристичної інфраструктури поєднується з порівняно високою управлінською зрілістю, яка формує інституційні передумови для реалізації трансформаційних заходів. Для Луганської області значення ТРІ має умовно-сценарний характер, оскільки його складова ТІ ґрунтується на обмежених даних і не використовувалася для просторової типологізації регіонів у розділі 2. Включення області до розрахунку ТРІ здійснено з метою апробування запропонованого інструментарію для територій із критичними інфраструктурними втратами та значними потребами повоєнного відновлення. Тому отримане значення не слід інтерпретувати як достовірно встановлене рейтингове місце області порівняно з іншими регіонами; воно характеризує реакцію моделі на умовно задане поєднання інфраструктурного дефіциту, управлінської зрілості та резерву соціально-економічної результативності та підлягає уточненню після відновлення доступу до повних і верифікованих даних.

Високий рівень пріоритетності Закарпатської області (0,645) сформувався внаслідок поєднання помірного інфраструктурного дефіциту (ТІ=0,550), найвищого рівня управлінської зрілості (UMI=0,909) та значного невикористаного резерву соціально-економічної результативності (SEPI=0,264). Отже, для області трансформація туристичної інфраструктури є не лише актуальною, але і інституційно забезпеченою з погляду спроможності регіональної системи управління реалізовувати відповідні заходи.

Середній рівень пріоритетності встановлено для Дніпропетровської (0,560), Київської разом із м. Києвом (0,514), Львівської (0,516), Одеської (0,588) та Харківської (0,593) областей. Значення ТРІ Київського регіону сформовано за

сукупними даними Київської області та м. Києва для всіх складових індексу – ТІ, УМІ і SEPI, що забезпечує їх територіальну зіставність. Відносно невисока пріоритетність регіону значною мірою зумовлена високим рівнем його соціально-економічної результативності.

У Львівській області основним чинником є найвищий серед досліджуваних регіонів рівень розвитку туристичної інфраструктури. Водночас високі значення УМІ у Київській і Львівській областях частково підвищують їхній ТРІ, відображаючи значну інституційну спроможність до реалізації трансформаційних заходів. Для Дніпропетровської, Одеської та Харківської областей середній рівень пріоритетності є результатом відносно збалансованого співвідношення інфраструктурного дефіциту, управлінської зрілості та резерву соціально-економічної результативності.

Отримані результати підтверджують необхідність структурної інтерпретації ТРІ. Зокрема, близькі значення Донецької (0,681) та Рівненської (0,679) областей сформувалися за різного співвідношення складових індексу. Для Донецької області характерний значний інфраструктурний і соціально-економічний дефіцит за порівняно низької управлінської зрілості, тоді як для Рівненської – менший дефіцит за вищої управлінської спроможності. Отже, близькі або однакові значення ТРІ не передбачають застосування однакових управлінських інструментів у відповідних регіонах.

Результати Донецької, Луганської, Запорізької та Херсонської областей необхідно інтерпретувати з урахуванням воєнних дій, тимчасової окупації частини територій, руйнування інфраструктури та обмеженої доступності статистичних даних. Високий ТРІ у цих регіонах відображає структурну пріоритетність відновлення і трансформації туристичної інфраструктури, однак безпосередньо не визначає строків і практичної можливості реалізації відповідних заходів. Їх планування потребує додаткового врахування безпекової ситуації, доступності територій, масштабів руйнувань і загальнодержавних пріоритетів відновлення. ТРІ дає змогу визначити рівень пріоритетності трансформації туристичної інфраструктури та виявити регіональні відмінності у

співвідношенні інфраструктурного дефіциту, управлінської спроможності й резерву соціально-економічної результативності. Отримані результати становлять основу для обґрунтування диференційованих трансформаційних заходів і вибору відповідних моделей управління. Просторову диференціацію значень ТРІ відображено на рис. 4.8.

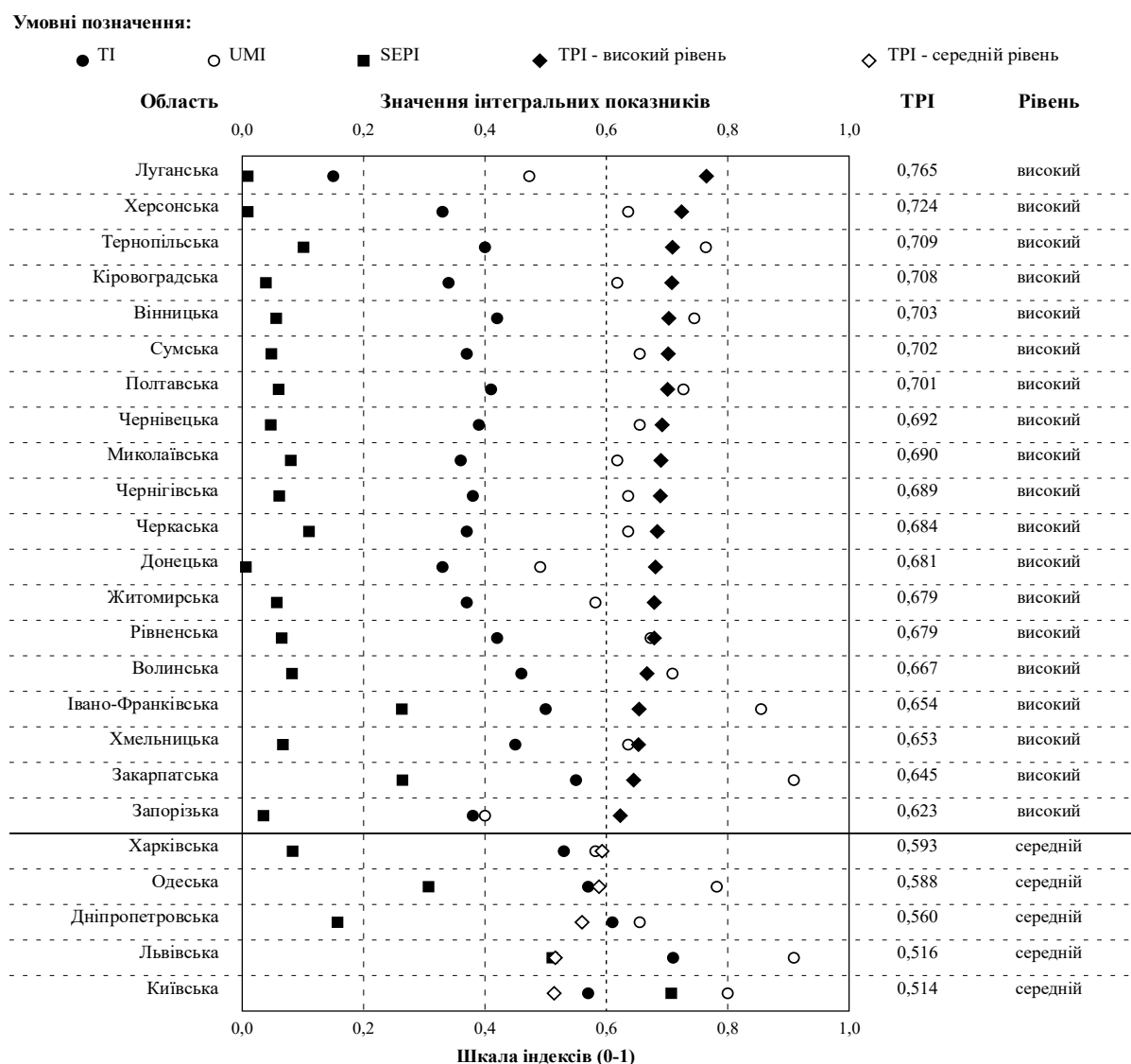


Рисунок 4.8 – Позиціонування регіонів України за складовими TI, UMI та SEPI з відображенням рівня пріоритетності трансформації ТРІ

Джерело: побудовано автором

Наведена тривимірна модель позиціонує регіони України в координатах TI–UMI–SEPI, тоді як колір маркерів відображає рівень ТРІ. Такий формат дає змогу одночасно оцінити підсумкову пріоритетність трансформації та структуру

чинників, що її формують. Розміщення регіонів підтверджує відсутність однозначної залежності між ТРІ та окремою його складовою: близькі значення індексу можуть утворюватися за різного співвідношення інфраструктурного дефіциту, управлінської зрілості та резерву соціально-економічної результативності. Тому ТРІ характеризує не лише потребу у змінах, але і доцільність концентрації ресурсів з урахуванням спроможності регіону реалізувати відповідні заходи.

Запропонований методичний підхід забезпечує перехід від відокремленого оцінювання стану туристичної інфраструктури, управлінської спроможності та соціально-економічних результатів до комплексного визначення пріоритетності трансформаційних заходів. Наукова новизна ТРІ полягає у поєднанні трьох функціонально відмінних складових: інфраструктурного дефіциту, як характеристики потреби у змінах; управлінської зрілості, як передумови їх реалізації; резерву соціально-економічної результативності, як потенціалу отримання додаткового регіонального ефекту.

Результати оцінювання дають змогу не лише ранжувати регіони за рівнем пріоритетності трансформації, а й визначати структурні причини сформованих значень ТРІ, створюючи аналітичне підґрунтя для диференціації управлінських інструментів, вибору референтних моделей управління та обґрунтування стратегічних напрямів інноваційного розвитку туристичної інфраструктури, представлених у розділі 5.

Висновки до розділу 4

1. Установлено суттєву просторову диференціацію розвитку туристичної інфраструктури регіонів Європейського Союзу. За результатами аналізу 231 регіону рівня NUTS-2 методом головних компонентів виокремлено три латентні складові: туристично-рекреаційну інтенсивність і концентрацію, інфраструктурно-транспортну забезпеченість та цифрову забезпеченість туристичних дестинацій, які сукупно пояснюють 78,82% варіації вихідних

показників. Кластеризація у просторі головних компонентів дала змогу сформувати авторську типологію з чотирьох моделей розвитку туристичної інфраструктури: збалансованої, трансформаційної, висококонцентрованої та інтенсивної. Моделі відображають структурні особливості поєднання інфраструктурних, туристично-рекреаційних і цифрових характеристик.

2. Обґрунтовано відсутність однозначної відповідності між рівнем розвитку туристичної інфраструктури, результативністю туристичної діяльності та макроекономічним значенням туризму. Порівняльне оцінювання восьми репрезентативних регіонів ЄС за індексами TI і TR засвідчило, що високий інфраструктурний потенціал не гарантує пропорційно високої туристичної результативності, тоді як регіони з нижчими значеннями TI можуть демонструвати ефективніше залучення сформованого потенціалу. Індекс EI характеризує національний макроекономічний контекст функціонування туристичного сектору, а не безпосередній ефект окремого регіону NUTS-2. Отже, результати туристичного розвитку визначаються взаємодією інфраструктурних передумов, туристичної спеціалізації, інституційного середовища, моделей управління та загальноєкономічних умов.

3. Систематизовано європейські моделі управління туристичним розвитком і доведено твердження про відсутність універсальної моделі, однаково придатної для різних типів DESTINACIY. За результатами контент-аналізу стратегічних і програмних документів ідентифіковано DMO-модель, мережево-кластерну, партнерську багаторівневу DMO-модель, Smart Destination Governance, централізовану державну, сталу та партнерсько-інвестиційну моделі управління. Встановлено, що близькі значення індексу управлінської зрілості GM можуть формуватися за різної структури управлінських профілів і супроводжуватися неоднаковими результатами туристичного розвитку. Тому вибір моделі має ґрунтуватися на її функціональній відповідності туристичній спеціалізації, ресурсній базі, інституційній спроможності та стратегічних потребах конкретної території; Smart Destination Governance може розглядатися як референтна, але не універсальна модель.

4. Розроблено та апробовано методичний підхід до оцінювання управлінської зрілості туристичної інфраструктури регіонів України. Індекс UMI охоплює одинадцять критеріїв, об'єднаних у п'ять функціональних блоків. Його значення варіюється від 0,400 до 0,909, що підтверджує істотну міжрегіональну диференціацію. Найвищі оцінки отримано для Закарпатської і Львівської областей – по 0,909, Івано-Франківської – 0,855 та Київської – 0,800. Подібні значення UMI можуть формуватися за різного поєднання сильних і слабких критеріїв, тому індекс потребує структурної інтерпретації.

5. Сформовано інтегральний індекс SEPI, який характеризує соціально-економічні результати туристичної сфери та ресурсне забезпечення їх формування. До його складу включено туристичний збір, податкові надходження, зайнятість, внесок туристичної індустрії у валову додану вартість регіону та фінансування розвитку туризму. Найвищі значення отримано для Київської області разом із м. Києвом – 0,707, Львівської – 0,511 та Одеської – 0,307. Низькі значення SEPI у більшості регіонів свідчать про значний нереалізований потенціал перетворення інфраструктурних і управлінських передумов у соціально-економічну віддачу.

6. Запропоновано авторський індекс пріоритетності трансформації туристичної інфраструктури TPI, який інтегрує інфраструктурний дефіцит, управлінську зрілість UMI та резерв соціально-економічної результативності. Високий рівень пріоритетності встановлено для 19 областей, середній – для п'яти. Індекс слід інтерпретувати разом із його складовими, оскільки близькі значення можуть формуватися за різного співвідношення потреби у трансформації, управлінської спроможності та потенціалу додаткового ефекту. Для постраждалих від війни регіонів, TPI відображає структурну пріоритетність відновлення, але не визначає строків реалізації заходів.

Література до розділу 4

295. Герасименко Т.В. Міжнародний досвід інноваційного розвитку туристичної інфраструктури та можливості його адаптації в Україні. *Причорноморські економічні студії*. 2025. №9 6. С. 327-334. <https://doi.org/10.32782/bses.96-51>.
296. Eurostat. NUTS – Nomenclature of Territorial Units for Statistics. URL: <https://ec.europa.eu/eurostat/web/nuts>
297. Regulation (EC) № 1059/2003 of the European Parliament and of the Council of 26 May 2003 on the establishment of a common classification of territorial units for statistics (NUTS). URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:32003R1059>
298. European Commission. EU Tourism Dashboard: Background and methodology. URL: <https://tourism-dashboard.ec.europa.eu/background-methodology?lng=en>
299. European Commission. EU Tourism Dashboard: interactive data platform. URL: <https://tourism-dashboard.ec.europa.eu/>
300. European Commission, Joint Research Centre. *EU Tourism Dashboard: data collection*. 2025. URL: <https://data.jrc.ec.europa.eu/collection/id-00425>
301. Eurostat. Establishments, bedrooms and bed-places by NUTS 2 region: dataset tour_cap_nuts2. URL: https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/tour_cap_nuts2/default/table?lang=en
302. Foundation for Environmental Education. Blue Flag. URL: <https://www.blueflag.global/>
303. Pigaiani C., Batista F., Barranco R., Sulis P. UDP – Internet Speed at Tourism Destinations. European Commission, Joint Research Centre [Dataset]. 2022. DOI: 10.2905/JRC.R9N89JR.
304. Eurostat. Households with access to the internet at home by NUTS 2 region: dataset isoc_r_iacc_h. URL: https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/isoc_r_iacc_h/default/table?lang=en

305. Eurostat. URL: <https://ec.europa.eu/eurostat/data/database>
306. Jovanović S., Ilić I. Infrastructure as an important determinant of tourism development in the countries of Southeast Europe. *Ecoforum Journal*. 2016. Vol. 5, № 1. P. 288–294. URL: <https://ecoforumjournal.ro/index.php/eco/article/view/2288/2231>
307. Pavluković V., Kovačić S., Pavlović D., Stankov U., Cimbaljević M., Panić A., Radojević T., Pivac T. Tourism Destination Competitiveness: An Application Model for Serbia. *Journal of Vacation Marketing*. 2026. Vol. 32. № 1. P. 257–275. <https://doi.org/10.1177/13567667241261396>
308. Crouch G. I. Destination Competitiveness: An Analysis of Determinant Attributes. *Journal of Travel Research*. 2011. Vol. 50. № 1. P. 27–45. <https://doi.org/10.1177/0047287510362776>
309. European Commission. Towards a Common European Tourism Data Space. Official Journal of the European Union. 2023. C 263. P. 1–14. URL: [https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:52023XC0726\(01\)](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:52023XC0726(01))
310. Spiekermann K. et al. Transport Accessibility at Regional/Local Scale and Patterns in Europe: TRACC Scientific Report. Luxembourg: ESPON. 2015. URL: https://archive.espon.eu/sites/default/files/attachments/TRACC_FR_Volume2_ScientificReport.pdf
311. Jolliffe I. T., Cadima J. Principal component analysis: a review and recent developments. *Philosophical Transactions of the Royal Society A: Mathematical, Physical and Engineering Sciences*. 2016. Vol. 374. № 2065. Article 20150202. <https://doi.org/10.1098/rsta.2015.0202>
312. Jolliffe I. T. Principal Component Analysis. 2nd ed. New York: Springer, 2002. 487 p. URL: <https://doi.org/10.1007/b98835>
313. Kaiser H. F. An index of factorial simplicity. *Psychometrika*. 1974. Vol. 39. P. 31–36. URL: <https://doi.org/10.1007/BF02291575>
314. Shrestha N. Factor Analysis as a Tool for Survey Analysis. *American Journal of Applied Mathematics and Statistics*. 2021. Vol. 9. № 1. P. 4–11. <https://doi.org/10.12691/ajams-9-1-2>

315. Abdi H., Williams L. J. Principal component analysis. Wiley Interdisciplinary Reviews: Computational Statistics. 2010. Vol. 2. № 4. P. 433–459. <https://doi.org/10.1002/wics.101>

316. MacQueen J. Some methods for classification and analysis of multivariate observations. Proceedings of the Fifth Berkeley Symposium on Mathematical Statistics and Probability. Berkeley: University of California Press. 1967. Vol. 1. P. 281–297. URL: <https://projecteuclid.org/euclid.bsmsp/1200512992>

317. Ikotun A. M., Ezugwu A. E., Abualigah L., Abuhaija B., Jia H. K-means clustering algorithms: a comprehensive review, variants analysis, and advances in the era of big data. *Information Sciences*. 2023. Vol. 622. P. 178–210. <https://doi.org/10.1016/j.ins.2022.11.139>

318. Mohiuddin A., Raihan S., Syed M. Sh. I. The k-means algorithm: a comprehensive survey and performance evaluation. *Electronics*. 2020. Vol. 9. № 8. Article 1295. <https://doi.org/10.3390/electronics9081295>

319. Gretzel U. From smart destinations to smart tourism regions. *Investigaciones Regionales – Journal of Regional Research*. 2018. № 42. P. 171–184. URL: <https://www.investigacionesregionales.org/wp-content/uploads/sites/3/2019/01/10-GRETZEL.pdf>

320. Peeters P. et al. Research for TRAN Committee – Overtourism: Impact and Possible Policy Responses. Brussels: European Parliament. 2018. URL: https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2018/629184/IPOL_STU%282018%29629184_EN.pdf

321. World Tourism Organization. ‘Overtourism’? Understanding and Managing Urban Tourism Growth beyond Perceptions. Madrid: UNWTO. 2018. <https://doi.org/10.18111/9789284420070>

322. Eurostat. Tourism statistics – seasonality at the regional level. Statistics Explained. URL: https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Tourism_statistics_-_seasonality_at_regional_level

323. Герасименко Т.В. Розвиток регіональної туристичної інфраструктури: економічні механізми, інституціональні моделі та європейські практики. М-во

освіти і науки України, Нац. техн. ун-т «Дніпровська політехніка». Дніпро: Герда, 2025. 312 с. ISBN 978-617-8185- 41-1. URL: <https://surl.li/dzhsut>

324. Vienna Tourist Board. Visitor Economy Strategy 2025: Shaping Vienna. Vienna : Vienna Tourist Board. 2025. URL: <https://shaping.wien.info/>

325. Vienna Tourist Board. Visitor Economy Strategy: Optimum Tourism. URL: <https://b2b.wien.info/en/strategy-brand/visitor-economy-strategy/optimum-tourism>

326. Vienna Tourist Board. Setting Goals, Measuring Success: with a New Compass. URL: <https://b2b.wien.info/en/statistics/sustainable-tourism-observatory/setting-goals-measuring-success-with-a-new-compass-870026>

326. Tirol Werbung. The Tirolean Way: Perspectives for the Responsible Development of Tourism. Tirol: Tirol Werbung, 2023. URL: https://www.tirolwerbung.at/_Resources/Persistent/c/8/d/0/c8d002197b490a6579157ec4807c447b161dabe9/Tiroler%20Weg%20Brosch%C3%BCre%20Englisch.pdf

327. Tirol Werbung. Tirol Werbung: Tyrol Tourist Board. URL: <https://www.tirolwerbung.at/en>

328. TYSTO. Tyrolean Sustainable Tourism Observatory. URL: <https://www.tysto.tirol/>

330. UN Tourism. Tyrolean Sustainable Tourism Observatory. URL: <https://www.untourism.int/observatories/tyrol>

331. Generalitat de Catalunya. Strategic Tourism Plan for Catalonia 2013–2016 and National Tourism Guidelines 2020. Barcelona : Generalitat de Catalunya. URL: https://empresa.gencat.cat/web/.content/20_-_turisme/coneixement_i_planificacio/recerca_i_estudis/documents/arxius/plan_en.pdf

332. Generalitat de Catalunya. National Commitment to Responsible Tourism. Barcelona: Generalitat de Catalunya. URL: https://empresa.gencat.cat/web/.content/20_-_turisme/compromis_turisme_responsable/enllacos-destacats-article/Commitment_EN.pdf

333. European Commission. Catalonia's Commitment to Inclusive Tourism Leadership by 2030. URL: <https://transition-pathways.europa.eu/tourism/news/catalonias-commitment-inclusive-tourism-leadership-2030>

334. OECD. Guidance to Strengthen Destination Management Organisation Structures in Croatia. Paris: OECD Publishing, 2024. URL: https://www.oecd.org/en/publications/guidance-to-strengthen-destination-management-organisation-structures-in-croatia_f1b873f6-en.html

335. Ministry of Tourism and Sport of the Republic of Croatia. Tourism Act to Focus on Sustainable Destination Management. URL: <https://mint.gov.hr/news-11455/tourism-act-to-focus-on-sustainable-destination-management/23551>

336. Ministry of Tourism and Sport of the Republic of Croatia. Sustainable Tourism Development Strategy until 2030. URL: https://climate-laws.org/documents/sustainable-tourism-development-strategy-until-2030_f452

337. Croatian Sustainable Tourism Observatory. 2024 Annual Report of CROSTO. 2025. URL: <https://pre-webunwto.s3.eu-west-1.amazonaws.com/s3fs-public/2025-07/2024%20Annual%20Report%20of%20CROSTO%20%28period%202023%29.pdf>

338. Ministry for Tourism and Consumer Protection. Malta Tourism Strategy 2021–2030: Recover, Rethink, Revitalise. Valletta, 2021. URL: <https://tourism.gov.mt/wp-content/uploads/2023/04/National-Tourism-Strategy-2021-2030.pdf>

339. Ministry for Tourism and Consumer Protection. Digital Strategic Roadmap for Tourism in the Maltese Islands 2030. Valletta, 2023. URL: <https://tourism.gov.mt/wp-content/uploads/2023/04/DTR2030.pdf>

340. Malta Tourism Authority. Insights: Monitoring Malta's Tourism Strategy 2021–2030. URL: <https://mta.com.mt/reports/>

341. Turismo de Islas Canarias. Corporate Strategy. URL: <https://turismodeislascanarias.com/en/what-we-do/corporate-strategy>

342. Turismo de Islas Canarias. Information and Digitalisation Programme.
URL: <https://turismodeislascanarias.com/en/what-we-do/information>
343. UN Tourism. Tourism Observatory of the Canary Islands.
URL: <https://www.untourism.int/observatories/canary-islands-spain>
344. European Commission. Digital Innovation, Data and Living Labs for Smart and Sustainable Tourism in the Canary Islands. URL: <https://transition-pathways.europa.eu/tourism/pledges/digital-innovation-data-and-living-labs-smart-and-sustainable-tourism-canary>
345. Segittur. Smart Tourism Destinations Programme.
URL: <https://www.segittur.es/en/smart-tourism-destinations/>
346. Global Sustainable Tourism Council. Destination Assessment of Heraklion, Greece. URL: <https://www.gstc.org/destination-assessment-of-heraklion/>
347. INSETE. *Sustainable Tourism in Greece*. Athens: INSETE. 2023.
URL: https://insete.gr/wp-content/uploads/2023/11/23-11_Sustainable_Tourism_in_Greece_EN.pdf
348. Region of Crete. Tourism: Strategic Planning and Operational Programme 2024–2028. Heraklion: Region of Crete. Directorate of Tourism. 2024.
URL: <https://surl.li/pogmik>
349. Region of Crete. Smart Specialisation Strategy of the Region of Crete 2021–2027. Heraklion: Region of Crete. 2025. URL: <https://ibo.crete.gov.gr/wp-content/uploads/2025/08/ris3crete-2021-2027-EN.pdf>
350. Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Algarve. Algarve 2030. URL: <https://algarve.portugal2030.pt/>
351. Portugal 2030. Programmes. URL: <https://portugal2030.pt/en/programmes/>
352. Turismo de Portugal. Portugal 2030.
URL: https://business.turismodeportugal.pt/en/Investir/Financiamento/Programas_incentivos/Pages/portugal-2030.aspx
353. OECD. Rethinking Regional Attractiveness in the Algarve Region of Portugal. Paris: OECD Publishing, 2024.
URL: <https://www.oecd.org/content/dam/oecd/en/publications/reports/2024/10/rethin>

[king-regional-attractiveness-in-the-new-global-environment-case-studies_fbca2f00/rethinking-regional-attractiveness-in-the-algarve-region-of-portugal_28727dab/df93443e-en.pdf](https://www.europeanheritagehub.eu/document/diversificar-algarve-2030-plano-de-acao/)

354. Diversify Algarve 2030: Action Plan.

URL: <https://www.europeanheritagehub.eu/document/diversificar-algarve-2030-plano-de-acao/>

355. Bieloborodova M., Herasymenko T., Bezuhla L. Strategic directions of the regional tourist complex balanced functioning. *Причорноморські економічні студії*. 2024. № 86. С. 219-227. <https://doi.org/10.32782/bses.86-35>.

356. World Tourism Organization. UNWTO Guidelines for Institutional Strengthening of Destination Management Organizations (DMOs): Preparing DMOs for New Challenges. Madrid: UNWTO, 2019. URL: <https://www.e-unwto.org/doi/epdf/10.18111/9789284420841>

357. Global Sustainable Tourism Council. GSTC Destination Criteria. URL: <https://www.gstc.org/gstc-criteria/gstc-destination-criteria/>

358. Volgger M., Pechlaner H. Requirements for destination management organizations in destination governance: understanding DMO success. *Tourism Management*. 2014. Vol. 41. P. 64–75. <https://doi.org/10.1016/j.tourman.2013.09.001>

359. Beaumont N., Dredge D. Local tourism governance: a comparison of three network approaches. *Journal of Sustainable Tourism*. 2010. Vol. 18, № 1. P. 7–28. <https://doi.org/10.1080/09669580903215139>

360. Beritelli P., Bieger T., Laesser C. Destination governance: using corporate governance theories as a foundation for effective destination management. *Journal of Travel Research*. 2007. Vol. 46. № 1. P. 96–107. <https://doi.org/10.1177/0047287507302385>.

361. Герасименко Т.В. Механізми державно-приватного партнерства в розвитку інфраструктури туризму. *Трансформаційна економіка*. 2025. № 4 (13). С. 40-47. <https://doi.org/10.32782/2786-8141/2025-13-6>.

362. Krippendorff K. Content Analysis: An Introduction to Its Methodology. 4th ed. Thousand Oaks: SAGE Publications. 2018. 472 p.

URL: https://www.metodos.work/wp-content/uploads/2020/05/content_analysis-kippendorf-book.pdf.

363. Колосовська І. І., Місик М. М. Публічне управління туристичними DESTINATIONAMI на регіональному рівні: інноваційні підходи. *Ефективність державного управління*. 2021. № 62. <https://doi.org/10.33990/2070-4011.62.2020.205827>.

364. Колєда Г. І. Удосконалення управління туристичними DESTINATIONAMI регіонального рівня в умовах децентралізації влади в Україні. *Експерт: парадигми юридичних наук і державного управління*. 2019. № 4(6). С. 158–166. [https://doi.org/10.32689/2617-9660-2019-4\(6\)-158-166](https://doi.org/10.32689/2617-9660-2019-4(6)-158-166).

365. Тимошенко Т. О. Концепція розумного управління туризмом в рамках виконання стратегій сталого розвитку територіальних громад. *Публічне управління та регіональний розвиток*. 2021. № 13. С. 771–796. <https://doi.org/10.34132/pard2021.13.10>.

366. Тимошенко Т., Богославець О., Шевчук О. Європейський досвід залучення зацікавлених сторін в проєктній діяльності організацій з управління туристичними DESTINATIONAMI: приклад Швеції для України. *Економіка та суспільство*. 2023. № 51. <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2023-51-59>.

367. Хитра О. В., Палюх В. В. Особливості застосування інноваційних технологій у публічному управлінні туристичною DESTINATIONAMI. *Механізм регулювання економіки*. 2024. № 1(103). С. 30–40. <https://doi.org/10.32782/mer.2024.103.05>.

368. Slipetskyy M. I., Marhita M. V., Danylo Ya. I. Sutnist' ta osoblyvosti klasternoho pidkhodu v upravlinni turystychnoyu sferoyu [The nature and features of the cluster approach to tourism industry management]. *Rehional'na ekonomika – Regional Economy*. 2024. № 112 (2). P. 133-139. <https://doi.org/10.36818/1562-0905-2024-2-13>.

369. Хитра О. В. Синергія публічно-приватного партнерства як запорука ефективного функціонування рекреаційно-туристичної сфери у контексті

сталого розвитку регіонів. *Економіка та суспільство*. 2022. № 43. <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2022-43-43>.

370. Паньків Н. Є. Соціально-екологічний підхід до розроблення стратегії сталого розвитку туризму територіальних громад. *Науковий вісник НЛТУ України*. 2020. Т. 30. № 3. С. 71–76. <https://doi.org/10.36930/40300312>.

371. Шаповал В.М., Герасименко Т.В., Шаповал І.А. Управління розвитком туристичної галузі України в умовах євроінтеграції (на прикладі Дніпропетровської області). Функціонування та перспективи розвитку туристичної галузі України: монографія. Львів. 2018. С. 86–97. URL: <https://fakultet.site/data/monograph2018.pdf> ISBN 978-617-602-234-3.

372. Вінницька ОВА. Офіційний вебсайт [Електронний ресурс]. URL: <https://www.vin.gov.ua/>.

373. Вінницька міська рада. Туризм [Електронний ресурс]. URL: <https://www.vmr.gov.ua/turyzm>.

374. Вінниця: офіційний туристичний сайт [Електронний ресурс]. URL: <https://vinnytsia.city/>.

375. Вінницька ОВА – обласна рада. Інформація про виконання Програми розвитку туризму у 2023 році та за 9 місяців 2024 року [Електронний ресурс]. URL: <https://www.vin.gov.ua/images/doc/vin/ODA/strategy/zvit/Zvit-2024.pdf>.

376. Волинська ОВА. Туризм [Електронний ресурс]. URL: <https://voladm.gov.ua/category/turizm/1/>

377. Волинь унікальна: туристичний портал [Електронний ресурс]. URL: <https://tourism.volyn.ua/>.

378. APP Волині. Волинь туристична [Електронний ресурс]. URL: <https://invest.volyn.ua/ua/Volin-turistichna.html>

379. Волинська ОВА. Природні ресурси [Електронний ресурс]. URL: <https://voladm.gov.ua/article/prirodni-resursi/>

380. Волинська обласна рада. Підсумки реалізації у 2024 році обласної програми розвитку туризму [Електронний ресурс]. URL: <https://new.volynrada.gov.ua/2025/08/19/>.

381. ГУ ДПС у Волинській області. Надходження туристичного збору у першому півріччі 2024 року [Електронний ресурс]. URL: <https://vl.tax.gov.ua/media-ark/news-ark/806118.html>.

382. Дніпропетровська ОВА [Електронний ресурс]. URL: <https://adm.dp.gov.ua/>.

383. Управління культури, туризму, національностей і релігій [Електронний ресурс]. URL: <https://adm.dp.gov.ua/dniprooda/pro-oda/departamenti-ta-upravlinnya/upravlinnya-kulturi-nacionalnostej-i-religij>.

384. Дніпропетровська ОВА. План заходів на 2024–2027 роки з реалізації Стратегії області [Електронний ресурс]. URL: <https://surl.li/kxrank>.

385. Донецька ОВА [Електронний ресурс]. URL: <https://dn.gov.ua/>.

386. Управління культури і туризму ДонОВА [Електронний ресурс]. URL: <https://dn.gov.ua/administraciya/strukturni-pidrozdil-oblderzhadministraciyi/upravlinnya-kulturi-i-turizmu>.

387. Донецька ОВА. На Донеччині починає діяти проєкт зі збереження нематеріальної культурної спадщини [Електронний ресурс]. URL: <https://dn.gov.ua/news/na-donechchini-pochinaye-diyati-proyekt-zi-zberezhennya-nematerialnoyi-kulturnoyi-spadshchini>.

388. Донецька ОВА. Звіт про виконання паспорта бюджетної програми за 2024 рік [Електронний ресурс]. URL: <https://dn.gov.ua/storage/app/sites/1/pasporty-budzhetnyh-program/Zvit-2024-rik/kultura/z1014070.2024.pdf>.

389. Житомирська ОВА [Електронний ресурс]. URL: <https://oda.zht.gov.ua/>.

390. Житомирський обласний туристичний інформаційний центр [Електронний ресурс]. URL: <https://tic.zt.ua/>.

391. Житомирська ОВА. Моніторинговий звіт про виконання Плану заходів за 2024 рік [Електронний ресурс]. URL: <https://oda.zht.gov.ua/wp-content/uploads/2025/04/Monitoryngovyj-zvit-dodatok-2.pdf>.

392. Закарпатська ОВА [Електронний ресурс]. URL: <https://carpathia.gov.ua/ua>.

393. Управління туризму та курортів Закарпатської ОВА [Електронний ресурс]. URL: <https://zaktour.gov.ua/>.

394. Закарпатська облрада. Туризм і рекреація [Електронний ресурс]. URL: <https://zakarpat-rada.gov.ua/zakarpattyia/infrastruktura/turyzm-i-rekreatsiya/>.

395. Вітаємо на Закарпатті: офіційний туристичний портал [Електронний ресурс]. URL: <http://www.transcarpathiatour.com.ua/>.

396. Закарпатська ОВА. Звітні матеріали Управління туризму та курортів [Електронний ресурс]. URL: <https://oda.carpathia.gov.ua/storage/app/sites/21/Economics/2024/3.20241241137.pdf>

397. Закарпатська ОВА. Звіт про СЕО Програми соціально-економічного розвитку на 2025 рік [Електронний ресурс]. URL: <https://oda.carpathia.gov.ua/storage/app/sites/21/Economics/2024/1.20241241137.pdf>

398. Запорізька ОВА [Електронний ресурс]. URL: <https://www.zoda.gov.ua/>.

399. Департамент культури і туризму Запорізької міської ради [Електронний ресурс]. URL: <https://zp.gov.ua/departament/5699>.

400. Запоріжжя: сім шляхів до пригод [Електронний ресурс]. URL: <https://zaporizhzhia.city/>.

401. Запорізька ОВА. Звіт про СЕО Програми економічного і соціального розвитку на 2022 р. [Електронний ресурс]. URL: https://www.zoda.gov.ua/files/WP_Article_File/original/000173/173243.pdf

402. Івано-Франківська ОВА. Туризм [Електронний ресурс]. URL: <https://www.if.gov.ua/turizm>.

403. Івано-Франківська ОВА [Електронний ресурс]. URL: <https://www.if.gov.ua/>.

404. Івано-Франківська ОВА. Звіт про стан реалізації регіональної цільової програми розвитку туризму у 2024 році [Електронний ресурс]. URL: <https://www.if.gov.ua/storage/app/sites/24/uploaded-files/pro-realizatsiyu-regionalnoi-tsilovoi-programi-rozvitku-turizmu-u-2024-r.pdf>.

405. Київська ОВА. Туризм [Електронний ресурс]. URL: <https://koda.gov.ua/turyzm/>.

406. Департамент культури та туризму КОБА [Електронний ресурс]. URL: <https://koda.gov.ua/kyivska-oda/oblderzhadministratsija/strukturni-pidrozdily-oda/upravlinnya-turyzmu/>.

407. Мандруй Київщиною [Електронний ресурс]. URL: <https://kyivregiontours.gov.ua/>.

408. Київська ОВА. Цифрова трансформація Київщини: від адміністративних послуг до туризму [Електронний ресурс]. URL: <https://koda.gov.ua/czyfrova-transformaciya-kyivshhyny-vid-administratyvnyh-poslug-do-turyzmu/>.

409. Київська ОВА. Інформаційний тур у межах проєкту «Київщина. Місця пам'яті» [Електронний ресурс]. URL: <https://koda.gov.ua/na-kyivshhyni-vidbuvsya-informacijnyj-tur-v-ramkah-soczialnogo-proyektu-kyivshhyna-misczya-pamyati/>.

410. Кіровоградська ОВА [Електронний ресурс]. URL: <https://kr-admin.gov.ua/>.

411. Департамент культури та туризму Кіровоградської ОДА [Електронний ресурс]. URL: <https://culture.kr-admin.gov.ua/>.

412. Інформаційний туристичний портал Кіровоградщини [Електронний ресурс]. URL: <https://travel.library.kr.ua/>.

413. Департамент культури та туризму Кіровоградської ОВА. План роботи на 2024 рік [Електронний ресурс]. URL: <https://culture.kr-admin.gov.ua/wp-content/uploads/2024/02/plan-roboti-departamentu-2024.pdf>.

414. Луганська ОВА [Електронний ресурс]. URL: <https://lova.gov.ua/>.

415. Луганська ОВА. Туризм [Електронний ресурс]. URL: <https://lova.gov.ua/oda/about/depart/economy/tourism>.

416. Луганська ОВА. Стратегія розвитку Луганської області на 2021–2027 роки [Електронний ресурс]. URL: https://lova.gov.ua/sites/default/files/collections/strategiya_lugansk_2027_last.pdf.

417. Львівська ОВА [Електронний ресурс]. URL: <https://loda.gov.ua/>.

418. Львівщина туристична [Електронний ресурс]. URL: <https://lviv-region.travel/ua/cat>.

419. Аналітичний портал Львівщини [Електронний ресурс]. URL: <https://apl.loda.gov.ua/>.

420. Львівська ОВА. Підсумки 2024 року у сфері туризму на Львівщині [Електронний ресурс]. URL: <https://loda.gov.ua/news/125988>.

421. Львів відкритий для світу. [Електронний ресурс]. URL: <https://lviv.travel/>

422. Миколаївська ОВА [Електронний ресурс]. URL: <https://www.mk.gov.ua/>.

423. Миколаївська облрада. Цифрові туристичні сервіси [Електронний ресурс]. URL: <https://www.mk-oblrada.gov.ua/news.php?group=20&news=1921>.

424. Миколаївський обласний центр національно-патріотичного виховання, туризму та краєзнавства учнівської молоді [Електронний ресурс]. URL: <http://nikturcentr.mksat.net/>.

425. Миколаївська ОВА. Екологічний паспорт Миколаївської області [Електронний ресурс]. URL: <https://ecolog.mk.gov.ua/store/files/1726216964.pdf>.

426. Миколаївська обласна рада. Програма економічного і соціального розвитку Миколаївської області на 2024 рік: затверджена рішенням Миколаївської обласної ради від 14.12.2023 № 3. URL: <https://www.mk-oblrada.gov.ua/UserFiles/decree/1731923355673b0d9b6a2e9.pdf>

427. Одеська ОВА [Електронний ресурс]. URL: <https://oda.od.gov.ua/>.

428. Департамент культури, національностей, релігій та охорони об'єктів культурної спадщини Одеської ОВА [Електронний ресурс]. URL: <https://culture.od.gov.ua/>.

429. Туристичний інформаційний центр Одеси [Електронний ресурс]. URL: <https://www.tic.in.ua/>.

430. Одеська ОВА. Програма соціально-економічного та культурного розвитку області на 2024 рік [Електронний ресурс]. URL:

https://oda.od.gov.ua/strapi/uploads/proyekt_pser_odeskoyi_oblasti_na_2024_rik_d4_99c74540.pdf

431. Одеська ОВА. Звіт щодо реалізації Стратегії розвитку області у 2021–2023 роках [Електронний ресурс]. URL: https://oda.od.gov.ua/strapi/uploads/rishennya_or_vid_06_09_2024_699_viii_309f2734c9.pdf.

432. Полтавська ОВА [Електронний ресурс]. URL: <https://poda.gov.ua/>.

433. Департамент культури і туризму Полтавської ОВА [Електронний ресурс]. URL: <https://culture.poda.gov.ua/>.

434. Аналітичний портал Полтавщини [Електронний ресурс]. URL: <https://gis.coliro.com/>.

435. Полтавська ОВА. Звіт про виконання програми економічного і соціального розвитку за 2023 рік [Електронний ресурс]. URL: <https://media.poda.gov.ua/docs/0abmnpos/zvit-pser-za-2023-rik.pdf>.

436. Рівненська ОВА [Електронний ресурс]. URL: <https://www.rv.gov.ua/>.

437. Управління культури і туризму Рівненської ОДА [Електронний ресурс]. URL: <https://www.rv.gov.ua/upravlinnya-kulturi-i-turizmu>.

438. Рівненщина туристична [Електронний ресурс]. URL: <https://rivne.travel/>.

439. Рівненська ОВА. На Рівненщині розвиток туризму - прогресивний, сучасний та правильний [Електронний ресурс]. URL: <https://www.rv.gov.ua/news/na-rivnenshchini-rozvitok-turizmu-progresivnij-suchasnij-ta-pravilnij07122020>.

440. Рівненська ОВА. На Рівненщині розробляють новий туристичний маршрут «Міста Погориння» [Електронний ресурс]. URL: <https://www.rv.gov.ua/news/na-rivnenshchini-rozroblyayut-novij-turistichnij-marshrut-mista-pogorinnya>.

441. Сумська ОВА [Електронний ресурс]. URL: <https://sm.gov.ua/>.

442. Інформаційний портал Сумської міської влади [Електронний ресурс]. URL: <https://smr.gov.ua/uk>.

443. Туристичний портал міста Суми [Електронний ресурс]. URL: <https://visit.sumy.ua/>.

444. Сумська районна військова адміністрація. Публічний звіт за 2024 рік [Електронний ресурс]. URL: https://www.sumy.sm.gov.ua/images/docs/SAIT/2025/03/1903/Zvit_holovy_2024.pdf.

445. Тернопільська ОВА [Електронний ресурс]. URL: <https://oda.te.gov.ua/>.

446. Департамент культури та туризму Тернопільської ОВА [Електронний ресурс]. URL: <https://culture.te.gov.ua/>.

447. Тернопілля туристичне [Електронний ресурс]. URL: <https://www.ternotour.com.ua/>.

448. Тернопільська ОВА. На Тернопільщині зріс обсяг туристичного збору [Електронний ресурс]. URL: <https://oda.te.gov.ua/news/na-ternopilshchyni-zris-obsiah-turystychnoho-zboru-subiektyamy-hospodariuvannia-rehionu>.

449. Тернопільська ОВА. Підсумки роботи департаменту культури та туризму у 2024 році [Електронний ресурс]. URL: <https://oda.te.gov.ua/news/bryfinh-shchodo-pidsumkiv-roboty-departamentu-kultury-ta-turyzmu-u-2024-rotsi-ta-priorytetni-napriamky-roboty-na-2025-rik>.

450. Харківська ОВА [Електронний ресурс]. URL: <https://kharkivoda.gov.ua/>.

451. Департамент культури і туризму Харківської ОВА [Електронний ресурс]. URL: <https://kharkivoda.gov.ua/oblasna-derzhavna-administratsiya/struktura-administratsiyi/strukturni-pidrozdili/155>.

452. Харківський обласний туристсько-інформаційний центр [Електронний ресурс]. URL: <http://tourcenter.kh.ua/uk>.

453. Харківська ОВА. Безбар'єрний доступ до культури і туризму як складова повоєнного відновлення громад [Електронний ресурс]. URL: <https://kharkivoda.gov.ua/news/125453>.

454. Херсонська ОВА [Електронний ресурс]. URL: <https://khoda.gov.ua/>.

455. Управління туризму та курортів Херсонської ОДА Мандруй Херсонщиною [Електронний ресурс]. URL: <http://discoverkherson.com.ua/>.

456. Офіційний сайт управління культури. Туристичні можливості Херсонської області [Електронний ресурс]. URL: <https://go.kherson.ua/>.

457. Херсонська ОВА. Культура та туризм / регіональні програми [Електронний ресурс]. URL: <https://khoda.gov.ua/diialnist/kultura-ta-turyzm>.

458. Херсонська ОВА. Регіональні програми [Електронний ресурс]. URL: <https://khoda.gov.ua/diialnist/rehionalni-prohramy>.

459. Хмельницька ОВА. Туризм [Електронний ресурс]. URL: https://www.adm-km.gov.ua/?page_id=1562.

460. Хмельницька міська рада. Управління культури і туризму [Електронний ресурс]. URL: <https://www.khm.gov.ua/uk/vlada/vykonavchi-organy/upravlinnya-kultury-i-turyzmu>.

461. Хмельницька міська рада. Комунальне підприємство «Хмельницький туристично-інформаційний центр» [Електронний ресурс]. URL: <https://www.khm.gov.ua/en/node/15642>

462. Управління культури і туризму Хмельницької міської ради [Електронний ресурс]. URL: <https://www.kult.km.ua/>.

463. Хмельницька ОВА. Звіт про виконання у 2023 році Програми розвитку туризму на 2021–2025 роки [Електронний ресурс]. URL: https://www.adm-km.gov.ua/doc/orders/2024/10/230n_211024_1.pdf.

464. Черкаська ОВА [Електронний ресурс]. URL: <https://ck-oda.gov.ua/>.

465. Черкаська облрада. Туристичні маршрути Черкащини [Електронний ресурс]. URL: <http://www.oblrada.ck.ua/turizm/>.

466. Чернівецька ОВА [Електронний ресурс]. URL: <https://bukoda.gov.ua/>.

467. Чернівецька міська рада. Туристичні інформаційні ресурси [Електронний ресурс]. URL: <https://city.cv.ua/mt/turystam/korisni-posilannya-114>.

468. Офіційний туристичний портал Чернівців [Електронний ресурс]. URL: <https://travel.chernivtsi.ua/>.

469. Інвестиційний портал Чернівецької області [Електронний ресурс]. URL: <https://invest.bukoda.gov.ua/>.

470. Чернівецька ОВА. Туризм як стратегічний напрям розвитку економіки краю [Електронний ресурс]. URL: <https://bukoda.gov.ua/news/strateghiieiu-rozvytku-chernivetskoi-oblasti-do-2027-roku-turyzm-vyznacheno-iak-odyn-iz-strategichnykh-napriamiv-rozvytku-ekonomiky-kraiu>.

471. Департамент культури і туризму Чернігівської ОВА. Чернігівщина туристична [Електронний ресурс]. URL: <https://dkult.cg.gov.ua/index.php?id=32226&pg=&tp=1>.

472. Офіційний туристичний портал Чернігівської області [Електронний ресурс]. URL: <https://chernihivregion.travel/>.

473. Чернігівська міська рада. Туристичний інформаційний центр [Електронний ресурс]. URL: <https://chernigiv-rada.gov.ua/sp-ukt-ustanovi/id-46138/>.

474. Офіційний туристичний портал Чернігова [Електронний ресурс]. URL: <https://chernihiv.travel/ua>.

475. Департамент культури і туризму Чернігівської ОВА. Обласна цільова програма розвитку туризму на 2021–2027 роки та звіти [Електронний ресурс]. URL: <https://dkult.cg.gov.ua/index.php?id=41135&pg=&tp=1>.

476. Департамент культури і туризму Чернігівської ОВА. Звіти про консультації з громадськістю [Електронний ресурс]. URL: <https://dkult.cg.gov.ua/index.php?id=38210&pg=&tp=1>.

477. Тимошенко Т. О., Шевчук О. А., Шевчук О. В. Розвиток туризму в громадах і регіонах України в умовах повоєнного відновлення. *Економіка та суспільство*. 2024. Вип. 63. DOI: <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2024-63-124>.

478. Shapoval V.M., Herasymenko T.V. Organizational and Economic Basis for the Development of Rural Tourism in the Dnepropetrovsk Region. Trends, Prospects and Challenges of Sustainable Tourism Development: monograph. Lviv: Lviv University of trade and economics. 2020. pp. 180–194. URL: <https://fakultet.site/data/monograph2020.pdf> ISBN 978-617-602-287-9.

479. Безугла, Л., Куваєва, Т., Герасименко Т.В. Проблеми та перспективи розвитку інклюзивного туризму в Україні та Європі. *Економіка та суспільство*. 2022. № 43. <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2022-43-3>.

480. Bezuhla L., Herasymenko T., Bieloborodova M. Volunteering and Volunteer Tourism: Challenges and Realities. *Green, Blue and Digital Economy Journal*. 2022. № 3(2). P. 1-8. <https://doi.org/10.30525/2661-5169/2022-2-1>.

481. Jakubek P., Marhasova V., Skoryk H., Herasymenko T., Polishchuk A. Strategic Management of Innovative Development of Enterprise Using Foresight Technologies as Part of Digitalization. *Pacific Business Review International*. 2025. Volume 17 Issue 9. P. 145-153. <https://dspace.uzhnu.edu.ua/server/api/core/bitstreams/f8eb36cb-3651-49dc-a8e3-fc6dbee8cff1/content>

482. Міністерство розвитку громад та територій України. Статистичні дані у сфері туризму: Туристичний дашборд. URL: <https://mindev.gov.ua/diialnist/napriamy/turyzm-i-kurorty/statystychni-dani-u-sferi-turyzmu>.

483. Державне агентство розвитку туризму України. До бюджетів громад у 2024 році надійшло майже 273 млн грн туристичного збору. 2025. URL: <https://www.tourism.gov.ua/blog/do-byudzhetu-gromad-u-2024-roci-nadiyshlo-mayzhe-273-mln-grn-turistichnogo-zboru>

484. Державна служба статистики України. Показники діяльності підприємств. URL: <https://stat.gov.ua/uk/datasets/pokaznyky-diyalnosti-pidpryyemstv>.

485. Державна служба статистики України. Методологічні положення із складання допоміжного (сателітного) рахунку туризму в Україні: затверджено наказом Держстату від 29.12.2017 № 359. URL: <https://stat.gov.ua/uk/page-contents/nakaz-vid-29122017-no359>.

486. Greco S., Ishizaka A., Tasiou M., Torrisi G. On the Methodological Framework of Composite Indices: A Review of the Issues of Weighting, Aggregation,

and Robustness. *Social Indicators Research*. 2019. Vol. 141. P. 61–94.
<https://doi.org/10.1007/s11205-017-1832-9>.

487. Roszkowska E., Wachowicz T. Impact of Normalization on Entropy-Based Weights in Hellwig's Method: A Case Study on Evaluating Sustainable Development in the Education Area. *Entropy*. 2024. Vol. 26. №5. Article 365.
<https://doi.org/10.3390/e26050365>

488. Hwang C.-L., Yoon K. Multiple Attribute Decision Making: Methods and Applications. Berlin; Heidelberg: Springer. 1981. 259 p. <https://doi.org/10.1007/978-3-642-48318-9>.

489. Diakoulaki D., Mavrotas G., Papayannakis L. Determining Objective Weights in Multiple Criteria Problems: The CRITIC Method. *Computers & Operations Research*. 1995. Vol. 22. № 7. P. 763–770. [https://doi.org/10.1016/0305-0548\(94\)00059-H](https://doi.org/10.1016/0305-0548(94)00059-H).

490. Saaty T. L. Decision Making with the Analytic Hierarchy Process. *International Journal of Services Sciences*. 2008. Vol. 1. № 1. P. 83–98.
<https://doi.org/10.1504/IJSSCI.2008.017590>.

491. Timokhin V.N. і Podolska A.G. Застосування методу Сааті в задачах економічного оцінювання. *Економіка і організація управління*. 2013. P. 13-21.
 URL: <https://jeou.donnu.edu.ua/article/view/2967>

492. European Commission. European Innovation Scoreboard 2025: Methodology Report. Brussels: European Commission. 2025. URL: https://research-and-innovation.ec.europa.eu/document/download/6340fb44-1dad-4a11-b5d7-a298ad5922a5_en?filename=ec_rtd_eis-2025-methodology-report.pdf.

РОЗДІЛ 5

ОРГАНІЗАЦІЙНО-ЕКОНОМІЧНИЙ МЕХАНІЗМ ІННОВАЦІЙНОГО РОЗВИТКУ РЕГІОНАЛЬНОЇ ТУРИСТИЧНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ

5.1 Концептуальні засади організаційно-економічного механізму інноваційного розвитку туристичної інфраструктури

Результати оцінювання рівня розвитку туристичної інфраструктури (ТІ), управлінської зрілості (UMI), соціально-економічної результативності функціонування туристичної сфери (SEPI) та пріоритетності трансформації туристичної інфраструктури (ТPI) утворюють інформаційно-аналітичну основу для стратегічного позиціонування територій, визначення пріоритетних стратегій, обґрунтування референтних моделей їх реалізації та ресурсного забезпечення розвитку туристичної інфраструктури [160]; [177]; [323].

Трансформація економіки супроводжується структурними змінами у функціонуванні видів економічної діяльності, моделях взаємодії суб'єктів, джерелах фінансування, технологіях надання послуг і просторовій організації господарської діяльності. У туристичній сфері ці процеси виявляються в цифровізації попиту та пропозиції, поширенні мережевих і партнерських форм взаємодії, диверсифікації інвестиційних джерел, а також посиленні вимог до безпеки, доступності, сталості та якості туристичних послуг [1]; [18]; [493]. За таких умов туристична інфраструктура виконує функції матеріально-просторової, сервісної, інформаційно-комунікаційної та організаційної основи функціонування туристичної сфери, впливаючи на конкурентоспроможність, інвестиційну привабливість і стратегічне позиціонування територій [294]; [493]; [494]. Це зумовлює необхідність трансформаційних підходів до управління її розвитком, фінансового забезпечення і взаємодії органів публічної влади, бізнесу, громадських організацій та інших зацікавлених сторін.

Результати комплексного оцінювання формують інформаційно-аналітичну основу функціонування механізму. Інтеграція показників ТІ, UMI і SEPI в індекс

пріоритетності трансформації туристичної інфраструктури ТРІ забезпечує формалізоване визначення стратегічної позиції території, масштабу та пріоритетності трансформаційних змін, її віднесення до відповідної стратегічної групи з вибором пріоритетної стратегії інноваційного розвитку. Референтна модель управління конкретизує організаційно-інституційний спосіб реалізації визначеної стратегії, а економічна складова механізму забезпечує обґрунтування рекомендованого розподілу заданого обсягу інвестиційних ресурсів і сценарне оцінювання потенційного економічного імпульсу. Отже, запропонований механізм забезпечує логічний і відтворюваний перехід від результатів оцінювання до формування диференційованих управлінських рішень.

У наукових і прикладних підходах до управління туристичними територіями стратегічне планування та економічне обґрунтування розглядаються як взаємопов'язані елементи єдиного управлінського процесу [241]; [495]; [496]; [497]. Проте їх механічне поєднання може призводити до підпорядкування стратегічного вибору поточним фінансовим можливостям або, навпаки, до формування стратегій без належного врахування ресурсних обмежень. Території з подібними фінансовими можливостями можуть потребувати різних моделей управління та напрямів трансформації, тоді як одна стратегічна орієнтація може реалізовуватися за різних масштабів фінансової підтримки. Отже, стратегічні та економічні рішення доцільно формувати паралельно на спільній інформаційно-аналітичній основі та узгоджувати на етапі прийняття комплексного управлінського рішення.

Зазначений підхід покладено в основу авторської концепції організаційно-економічного механізму інноваційного розвитку туристичної інфраструктури. Його визначальною особливістю є функціональне розмежування стратегічного та економічного контурів, які формуються паралельно на спільній інформаційно-аналітичній основі. У стратегічному контурі за значенням ТРІ здійснюються позиціонування території, визначення масштабу й пріоритетності трансформації, віднесення до стратегічної групи та вибір пріоритетної стратегії. Референтна модель управління визначає організаційно-інституційний спосіб реалізації

стратегії, а комплементарні стратегії забезпечують комплексність трансформаційних заходів [323]; [355–361].

Економічний контур охоплює рекомендований розподіл заданого обсягу інвестиційних ресурсів, визначення відносного інвестиційного забезпечення, розрахунок адаптивного коефіцієнта потенційного мультиплікативного ефекту, оцінювання потенційного економічного імпульсу та перевірку сценарної стійкості результатів. Він не визначає змісту стратегічного вибору, а формує ресурсні та розрахунково-сценарні параметри його практичної реалізації. У межах економічного контуру ТРІ використовується для визначення диференційованої складової рекомендованого розподілу заданого інвестиційного фонду, а УМІ – для розрахунку адаптивного коефіцієнта потенційного мультиплікативного ефекту.

Концептуальні положення запропонованого організаційно-економічного механізму, логіку взаємодії його стратегічного й економічного контурів та місце інформаційно-аналітичної основи у формуванні й обґрунтуванні управлінських рішень наведено на рис. 5.1.

Представлена концептуальна модель відображає взаємозв'язок інформаційно-аналітичної основи, стратегічного й економічного контурів організаційно-економічного механізму. Результати комплексного оцінювання за показниками ТІ, УМІ і SEPI, інтегрованими в ТРІ, використовуються як спільна доказова база для формування стратегічного та економічного рішень.

У стратегічному контурі за значенням ТРІ визначаються стратегічна позиція території, масштаб трансформаційних змін, стратегічна група та пріоритетна стратегія інноваційного розвитку. Референтна модель управління конкретизує організаційно-інституційний спосіб її реалізації, а комплементарні стратегії доповнюють основний напрям. Економічний контур забезпечує обґрунтування рекомендованого розподілу заданого інвестиційного фонду, оцінювання відносного інвестиційного забезпечення, потенційного економічного імпульсу та сценарної стійкості розрахункових результатів.

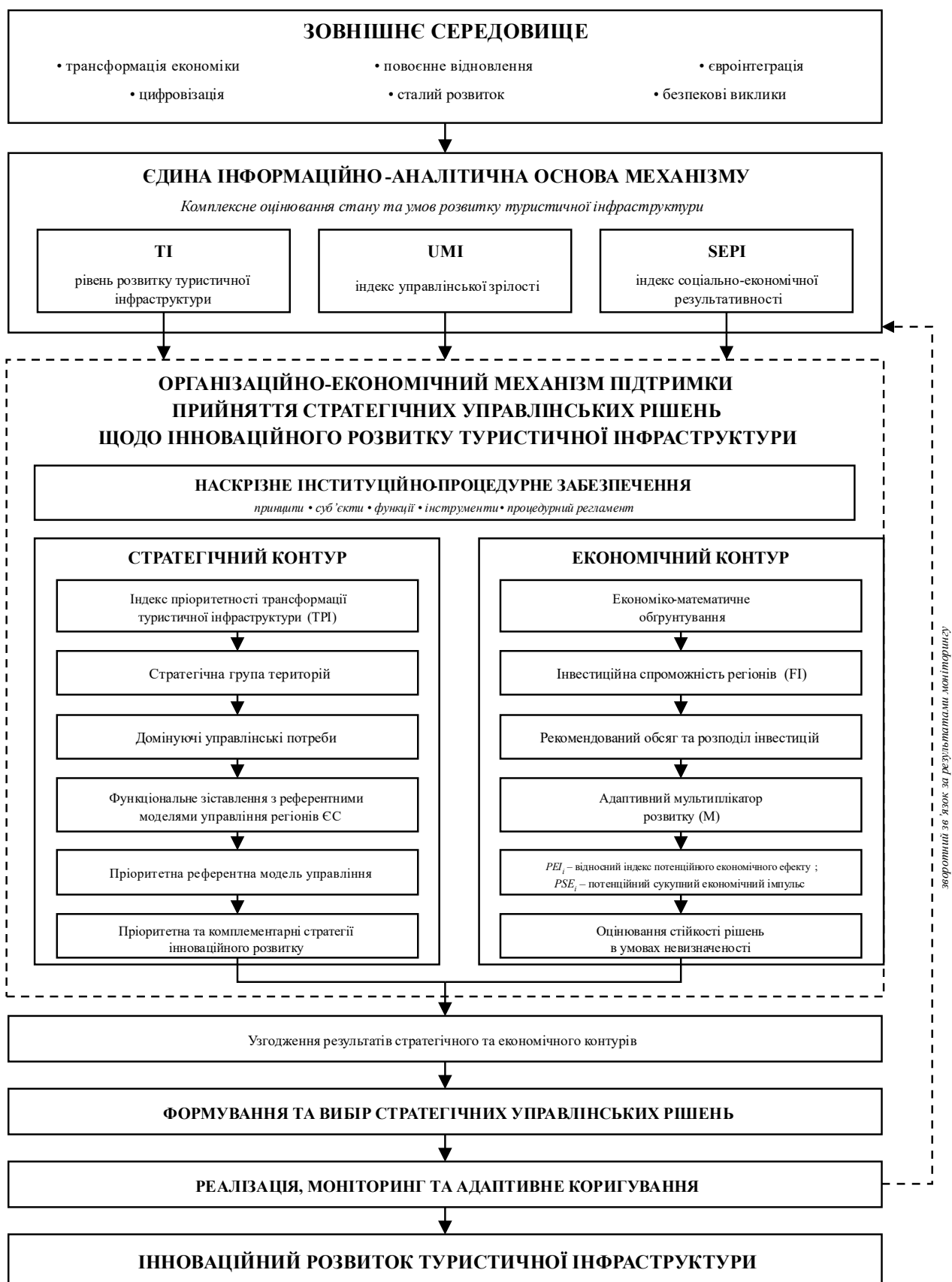


Рисунок 5.1 – Концептуальна модель організаційно-економічного механізму інноваційного розвитку туристичної інфраструктури

Джерело: сформовано автором

Результати обох контурів узгоджуються під час формування комплексного управлінського рішення, що поєднує стратегічну спрямованість трансформації з ресурсними параметрами, масштабом і етапністю її реалізації. Комплексний характер економічного механізму формування конкурентоспроможної туристичної інфраструктури регіонів також обґрунтовують І. В. Кошкалда та О. А. Домбровська [498]. Сформовані рішення можуть бути інтегровані до регіональних стратегій, стратегій розвитку територіальних громад, цільових програм, інвестиційних портфелів, грантових та інфраструктурних проєктів [23]; [241]; [499–502]. Функціонування запропонованого механізму ґрунтується на системі взаємопов'язаних принципів, які визначають вимоги до стратегічного вибору, розподілу ресурсів, взаємодії суб'єктів, моніторингу й адаптивного коригування управлінських рішень. Їх сформовано з урахуванням умов трансформації економіки, потреб повоєнного відновлення, європейських орієнтирів сталого, конкурентоспроможного та інклюзивного розвитку туристичних територій і результатів попередніх етапів дослідження [1]; [38]; [39]; [156]; [207]; [241]; [294]; [361]. Зміст принципів наведено в табл. 5.1.

Практична реалізація наведених принципів конкретизується у структурі організаційно-економічного механізму, поданій на рис. 5.2. Вона відображає його цільову спрямованість, функціональні складові, суб'єктів та інструменти реалізації, а також процедури моніторингу й адаптивного коригування управлінських рішень.

Таблиця 5.1 – Принципи побудови організаційно-економічного механізму інноваційного розвитку регіональної туристичної інфраструктури

Принцип	Зміст реалізації
Диференційованого розвитку	передбачає визначення масштабу трансформаційних змін, стратегічних груп, пріоритетних і комплементарних стратегій та організаційно-інституційних форм їх реалізації відповідно до результатів комплексного оцінювання територій і рівня пріоритетності трансформації туристичної інфраструктури.
Підвищення управлінської зрілості	Орієнтує функціонування механізму на посилення стратегічної, інституційної, координаційної та аналітичної спроможності органів публічної влади, удосконалення системи управління туристичною інфраструктурою та розвиток результативної міжсекторальної взаємодії.

Продовження табл. 5.1

Інноваційної трансформації	Передбачає системне оновлення матеріально-технічних, цифрових, сервісних, інформаційно-комунікаційних, організаційних та управлінських складових туристичної інфраструктури відповідно до структурних змін економіки, технологічних можливостей, потреб територій і нових моделей туристичного споживання.
Адаптивності та стійкості	Забезпечує гнучке коригування стратегій, моделей управління та параметрів ресурсного забезпечення відповідно до змін безпекової ситуації, економічних і фінансових ризиків, трансформації туристичного попиту, інституційних обмежень та умов функціонування регіонів.
Партнерства та інтеграції	Передбачає координацію діяльності органів державної влади й місцевого самоврядування, бізнесу, громадських організацій, закладів освіти і науки, установ культури, природоохоронних установ та міжнародних партнерів у процесі формування й реалізації стратегічних пріоритетів розвитку туристичної інфраструктури.
Обґрунтованості та результативності інвестиційних рішень	Передбачає розподіл і концентрацію фінансових ресурсів відповідно до результатів комплексного оцінювання територій, пріоритетності трансформації туристичної інфраструктури, визначених стратегічних орієнтирів, ресурсних обмежень і потенційних економічних наслідків реалізації інвестиційних рішень.
Сталості та інклюзивності	Передбачає поєднання економічної результативності розвитку туристичної інфраструктури зі збереженням природної та культурної спадщини, ресурсоефективністю, екологічною відповідальністю, формуванням безбар'єрного і безпечного середовища, соціальною інклюзією та підтримкою місцевих громад.

Джерело: сформовано автором на основі [1]; [38]; [39]; [156]; [207]; [241]; [294]; [361]

На відміну від концептуальної моделі, наведеної на рис. 5.1, представлена структура деталізує практичну організацію функціонування механізму. Вона охоплює інформаційно-аналітичну, стратегічну, економічну, організаційну та результативну складові, взаємодія яких забезпечує повний цикл формування, реалізації, оцінювання і коригування управлінських рішень.

Інформаційно-аналітична складова забезпечує збір, систематизацію та інтерпретацію даних комплексного оцінювання територій. Стратегічна складова на основі ТРІ забезпечує позиціонування території, визначення стратегічної групи та пріоритетної стратегії, а також обґрунтування референтної моделі її реалізації і комплементарних стратегічних напрямів. Економічна складова забезпечує рекомендований розподіл заданого інвестиційного фонду, визначення відносного інвестиційного забезпечення, потенційного економічного імпульсу та сценарної стійкості результатів.

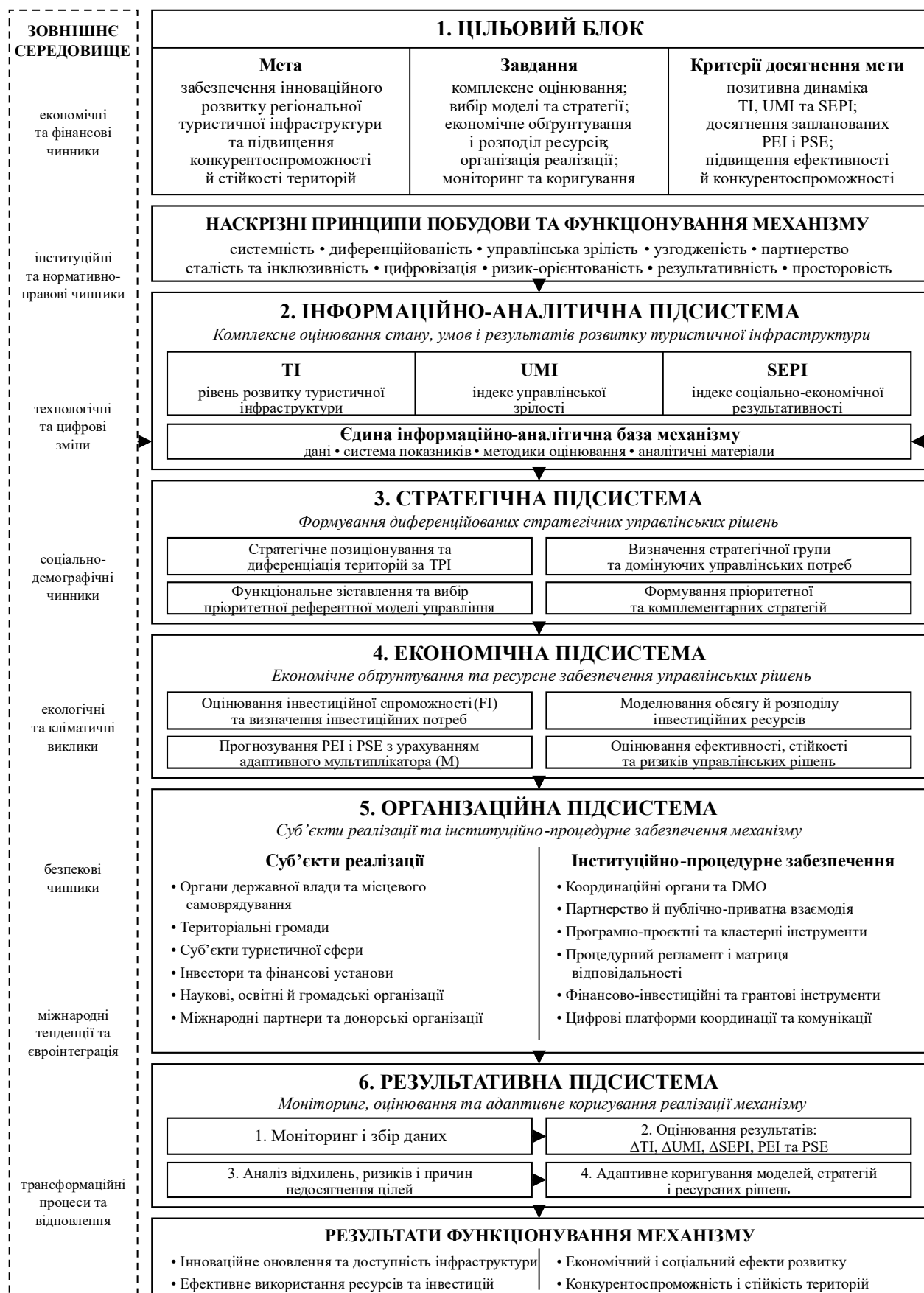


Рисунок 5.2 – Структура організаційно-економічного механізму інноваційного розвитку туристичної інфраструктури

Джерело: сформовано автором

Організаційна складова забезпечує практичне впровадження прийнятих рішень шляхом визначення відповідальних суб'єктів, розподілу функцій і повноважень, формування партнерств, вибору інструментів реалізації та закріплення рішень у стратегічних, програмних, бюджетних, інвестиційних і проєктних документах [206]; [242]; [361]. Результативна складова охоплює моніторинг виконання, оцінювання досягнутих результатів, аналіз відхилень і коригування моделей, стратегій та ресурсних параметрів відповідно до змін внутрішнього і зовнішнього середовища.

Поєднання зазначених складових забезпечує інституційне оформлення управлінських рішень, їх практичну реалізацію та зворотний зв'язок, необхідний для оновлення інформаційно-аналітичної бази й адаптації механізму до економічних, технологічних, просторових і безпекових змін.

Практичне застосування запропонованого організаційно-економічного механізму потребує його інституціоналізації, тобто нормативного, організаційного та процедурного оформлення управлінських рішень, визначення відповідальних суб'єктів, розподілу функцій і повноважень, установлення порядку міжсекторальної взаємодії, фінансування, реалізації, моніторингу і коригування запланованих заходів [206]; [242]; [361]. Без такого забезпечення результати комплексного оцінювання залишатимуться інформаційно-аналітичними матеріалами, не інтегрованими у процеси підготовки, ухвалення та практичної реалізації управлінських рішень.

Інституціоналізація запропонованого механізму ґрунтується на розмежуванні аналітичної, координаційної, регуляторної, фінансової, виконавчої та моніторингово-контрольної функцій. Аналітична функція охоплює формування й оновлення інформаційної бази, розрахунок інтегральних показників та інтерпретацію результатів оцінювання. Координаційна забезпечує узгодження дій органів державної влади та місцевого самоврядування, бізнесу, громадських організацій, закладів освіти і науки, установ культури, природоохоронних установ та міжнародних партнерів.

Регуляторна функція передбачає закріплення рішень у стратегічних, програмних, бюджетних і нормативно-правових документах. Фінансова охоплює визначення джерел, обсягів і механізмів залучення та використання бюджетних коштів, приватних інвестицій, міжнародної технічної допомоги, грантового фінансування та ресурсів публічно-приватного партнерства. Виконавча функція забезпечує реалізацію програм, проєктів і заходів, а моніторингово-контрольна – оцінювання цільових показників, виявлення відхилень і підготовку коригувальних рішень [500–506].

Розподіл зазначених функцій здійснюється на державному, регіональному, місцевому та проєктному рівнях, кожен із яких має окреме функціональне призначення.

На державному рівні визначаються стратегічні орієнтири політики у сфері розвитку туристичної інфраструктури, формуються нормативно-правові, інституційні та фінансові умови реалізації інвестиційних і партнерських проєктів, установлюються загальні вимоги до стратегічного планування, моніторингу та оцінювання. Його завданням є створення передумов для застосування диференційованих моделей управління, а не централізоване визначення рішень для окремих регіонів і громад.

На регіональному рівні державні орієнтири адаптуються до соціально-економічних, просторових, інфраструктурних, безпекових та інституційних особливостей областей. Таким чином здійснюються координація комплексного оцінювання туристичної інфраструктури, визначення регіональних пріоритетів її трансформації, узгодження інтересів громад, формування портфеля інвестиційних пропозицій і включення відповідних заходів до регіональних стратегій, планів та цільових програм. Важливість фінансово-інвестиційного забезпечення цього процесу обґрунтовує О. В. Панухник, пов'язуючи життєздатність регіональної туристичної інфраструктури з формуванням механізму залучення й цільового спрямування фінансових ресурсів в умовах дефіциту капіталу та воєнної трансформації [507].

На місцевому рівні та рівні туристичних DESTИНАЦІЙ стратегічні рішення конкретизуються з урахуванням туристичних ресурсів, характеристик попиту, управлінської спроможності і фінансових можливостей території. На цьому рівні також проводяться інвентаризація ресурсів та об'єктів, визначення пріоритетних проєктів, формування партнерств, підготовка грантових та інвестиційних заявок, реалізація заходів і первинний моніторинг результатів. Туристична DESTИНАЦІЯ при цьому може охоплювати одну або декілька взаємопов'язаних територіальних громад.

Проєктний рівень забезпечує практичне втілення стратегічних рішень через техніко-економічне, фінансове, організаційне та ризикове обґрунтування окремих проєктів. Для кожного проєкту визначаються його мета, відповідність стратегічним пріоритетам, цільові групи, очікувані результати, ресурси, строки, виконавці, джерела фінансування та ризики. Інституційне оформлення може здійснюватися у формі інвестиційних пропозицій, паспортів проєктів, грантових заявок, партнерських угод, договорів про міжмуніципальне співробітництво або дорожніх карт.

Зазначені рівні функціонують як взаємопов'язані елементи механізму, взаємодія яких ґрунтується на розподілі повноважень, координації, партнерстві та спільній відповідальності за досягнення визначених результатів [23]; [206]; [241]; [361]. Послідовність практичного застосування запропонованого організаційно-економічного механізму визначається процедурним регламентом, що охоплює ініціювання, формування інформаційно-аналітичної бази, комплексне оцінювання, підготовку та узгодження стратегічного і економічного рішень, їх інституційне закріплення, реалізацію, моніторинг і коригування. Такий регламент формалізує перехід від виявлення трансформаційних потреб території до практичного впровадження та оцінювання управлінських рішень. Зміст процедур і результати окремих стадій наведено в табл. 5.2.

Поточне коригування може стосуватися складу заходів, строків, черговості, партнерських механізмів і параметрів фінансування та здійснюється за результатами моніторингу.

Таблиця 5.2 – Процедурний регламент функціонування організаційно-економічного механізму інноваційного розвитку туристичної інфраструктури

Стадія	Зміст процедур	Результат
1. Ініціювання	Визначення підстав, мети, територіального масштабу та очікуваних результатів застосування механізму. Встановлення ініціатора й відповідальних суб'єктів.	Формалізоване рішення про початок процедури із визначеними метою, масштабом і відповідальними суб'єктами.
2. Формування інформаційно-аналітичної бази	Збирання, систематизація та перевірка повноти, достовірності й порівнянності статистичних, адміністративних, фінансових, інфраструктурних, управлінських і соціально-економічних даних. Визначення періоду оцінювання, джерел і порядку актуалізації інформації.	Верифікований і структурований масив вихідних даних.
3. Комплексне оцінювання та стратегічне позиціонування	розрахунок та інтерпретація TI, UMI, SEPI і TPI; визначення рівня пріоритетності трансформації, стратегічної групи та масштабу необхідних трансформаційних змін.	Визначена стратегічна позиція території та сформована інформаційно-аналітична основа управлінського рішення.
4. Формування стратегічного й економічного рішень	Паралельне формування стратегічного й економічного рішень. У стратегічному контурі відповідно до стратегічної групи визначаються пріоритетна стратегія, референтна модель її організаційно-інституційної реалізації та комплементарні стратегії; в економічному – рекомендований розподіл заданого обсягу інвестиційних ресурсів, відносно інвестиційне забезпечення, потенційний економічний імпульс і сценарна стійкість результатів.	Сформовані стратегічне й економічне рішення з окремим функціональним призначенням.
5. Узгодження рішень	Перевірка організаційної, інституційної та ресурсної здійсненності. Визначення масштабу, етапності, строків, партнерів, джерел фінансування і ризиків реалізації. За потреби – розроблення поетапного варіанта без зміни базової стратегічної спрямованості.	Комплексне управлінське рішення, узгоджене за стратегічними, ресурсними, часовими й організаційними параметрами.
6. Інституційне закріплення	Інтеграція рішення до стратегій, програм, планів заходів, інвестиційних портфелів, бюджетних документів, грантових заявок і партнерських угод. Визначення виконавців, строків, джерел фінансування та показників моніторингу.	Офіційно затверджений документ або сукупність взаємоузгоджених документів щодо реалізації рішення.
7. Реалізація, моніторинг і коригування	Виконання заходів, координація учасників, контроль використання ресурсів, оцінювання результатів і підготовка коригувальних рішень. За істотної зміни характеристик території – повторне комплексне оцінювання.	Реалізовані заходи, звіт про виконання, оцінка результатів, оновлена інформаційна база та обґрунтовані коригувальні рішення.

Джерело: сформовано автором з урахуванням [23]; [206]; [241]; [361]

Перегляд стратегічної групи, пріоритетної стратегії, референтної моделі та комплементарних напрямів доцільний лише за суттєвих змін характеристик території, підтверджених повторним оцінюванням і перерахунком TI, UMI, SEPI та TPI. Реалізація регламенту потребує чіткого розподілу виконавчих, координаційних і контрольних функцій та персоніфікації відповідальності. Відповідну матрицю наведено в табл. 5.3.

Таблиця 5.3 – Матриця розподілу функцій і відповідальності у процесі реалізації організаційно-економічного механізму інноваційного розвитку туристичної інфраструктури

Етап реалізації механізму	Ініціатор	Відповідальний суб'єкт	Основні учасники	Управлінський результат
Формування інформаційно-аналітичної бази	Уповноважений орган державного, регіонального або місцевого рівня чи орган управління дестинацією	Профільний структурний підрозділ або координатор збору даних	Органи статистики, власники адміністративних даних, наукові й аналітичні установи, бізнес, громадські організації	Верифікований і структурований масив вихідних даних
Комплексне оцінювання території	Уповноважений орган відповідного рівня управління	Наукова, аналітична або спеціалізована установа	Профільні експерти, органи управління дестинаціями, представники органів влади та власники даних	Розраховані TI, UMI, SEPI і TPI; сформований аналітичний профіль території
Стратегічне позиціонування	Регіональний або місцевий орган управління	Міжсекторальна робоча група або координаційний орган	Бізнес, громадськість, наукові установи, заклади культури, природоохоронні установи, органи управління дестинаціями	Визначені рівень пріоритетності трансформації, стратегічна група та масштаб необхідних трансформаційних змін.
Формування стратегічного рішення	Уповноважений орган управління територіальним розвитком	Профільний підрозділ, координаційний орган або робоча група	Органи управління дестинаціями, кластери, бізнес, громадські, експертні та наукові установи	Визначені пріоритетна стратегія, референтна модель її організаційно-інституційної реалізації та комплементарні стратегії.

Продовження табл. 5.3

Економічне обґрунтування	Орган-замовник, розпорядник коштів або ініціатор проекту	Фінансово-економічний підрозділ, аналітична установа або проектна команда	Інвестори, донори, фінансові установи, розпорядники коштів і галузеві експерти	Обґрунтовано рекомендований розподіл заданого обсягу інвестиційних ресурсів, визначено відносно інвестиційне забезпечення, потенційний економічний імпульс і сценарну стійкість результатів.
Узгодження стратегічного й економічного рішень	Орган управління територіальним розвитком	Колегіальний або координаційний орган	Заінтересовані сторони, розпорядники ресурсів, потенційні виконавці та партнери	Комплексне рішення, узгоджене за змістом, масштабом, етапністю, строками й ресурсним забезпеченням
Інституційне закріплення	Орган державної влади або місцевого самоврядування	Виконавчий орган, що готує документ, і компетентний орган, що його затверджує	Розпорядники коштів, виконавці, юридичні й фінансові підрозділи, партнери	Затверджений стратегічний, програмний, бюджетний, інвестиційний або проектний документ
Реалізація, моніторинг і коригування	Координатор програми, проекту або заходу	Визначені виконавці та орган моніторингу	Партнери, підрядники, розпорядники коштів, громадськість і незалежні експерти	Реалізовані заходи, звіт про виконання, оцінка результатів і коригувальні рішення

Джерело: сформовано автором з урахуванням [206]; [241]; [361]

Наведена матриця відображає не адміністративне підпорядкування суб'єктів, а функціональний розподіл їхніх ролей у процесі підготовки, ухвалення та реалізації управлінських рішень. Залежно від територіального рівня застосування механізму, інституційної спроможності та специфіки проекту один суб'єкт може виконувати декілька взаємопов'язаних функцій. Зокрема, орган місцевого самоврядування може ініціювати комплексне оцінювання, координувати взаємодію учасників, виступати замовником аналітичних робіт, розпорядником бюджетних ресурсів і співініціатором інвестиційного проекту.

Поєднання функцій не повинно призводити до втрати об'єктивності оцінювання або концентрації виконавчих і контрольних повноважень в одному

суб'єкті. Розрахунок інтегральних показників, інтерпретацію результатів і сценарне оцінювання потенційних економічних наслідків доцільно здійснювати із залученням наукових або спеціалізованих аналітичних установ. Моніторинг використання ресурсів і досягнення цільових показників має бути організаційно відокремлений від безпосереднього виконання заходів, що підвищує достовірність, прозорість і підзвітність процесу реалізації управлінських рішень.

Узгодження стратегічного та економічного рішень необхідне у випадках, коли визначена потреба у трансформації не відповідає наявній ресурсній та інституційній спроможності території. За таких умов базова стратегічна спрямованість зберігається, а масштаби, етапність, строки, склад партнерів і джерела фінансування адаптуються до реальних можливостей її реалізації.

За результатами узгодження стратегічного і економічного рішень доцільно визначати три стани готовності управлінського рішення до практичної реалізації.

Перший стан – повна стратегічно-ресурсна готовність – передбачає достатнє інституційне, фінансове, кадрове, організаційне та проєктне забезпечення. За таких умов управлінське рішення може бути безпосередньо включене до відповідної стратегії, програми або плану заходів із визначенням виконавців, строків, джерел фінансування та цільових показників.

Другий стан – умовна стратегічно-ресурсна готовність – характеризує ситуацію, за якої стратегічне рішення залишається обґрунтованим, але потребує поетапної реалізації, комбінування джерел фінансування, залучення зовнішніх партнерів або поділу комплексного проєкту на функціонально завершені етапи. При цьому зберігається базова стратегічна спрямованість, а коригуються масштаб, черговість, строки, організаційний формат та інструменти реалізації.

Третій стан – тимчасова ресурсна або інституційна неготовність – виникає, коли реалізація обраної стратегії пов'язана з неприйнятним фінансовим, організаційним, інституційним чи безпековим ризиком. У такому разі стратегія зберігається як довгостроковий орієнтир, а першочерговими стають підготовка проєктної документації, формування партнерств, підвищення управлінської

спроможності, кадрове забезпечення, залучення фінансування та зниження ризиків.

У разі тривалої відсутності необхідних передумов або істотної зміни безпекової ситуації, ресурсної бази, туристичного попиту чи управлінської спроможності території проводиться повторне комплексне оцінювання. Його результати можуть бути підставою для коригування параметрів реалізації або перегляду стратегічної групи та відповідної пріоритетної стратегії з подальшим уточненням референтної моделі її реалізації і складу комплементарних напрямів.

Запропонована класифікація дає змогу зберегти обґрунтовану стратегічну спрямованість, адаптуючи масштаби, строки, ресурсне забезпечення та інструменти її реалізації до фактичної спроможності території.

Інституційне закріплення результатів функціонування механізму здійснюється у формах, що відповідають рівню управління, масштабу завдань, характеру рішення та джерелам його фінансування. На державному і регіональному рівнях до них належать стратегії регіонального розвитку та плани заходів з їх реалізації, державні та регіональні цільові програми, програми відновлення територій, інвестиційні програми, середньострокові плани пріоритетних публічних інвестицій і переліки пріоритетних проєктів. На місцевому рівні сформовані рішення можуть бути інтегровані до стратегій розвитку територіальних громад, програм розвитку туризму та соціально-економічного розвитку, місцевих цільових програм, бюджетних запитів і планів діяльності виконавчих органів [23]; [241]; [501–504].

На проєктному рівні інституційне закріплення здійснюється через інвестиційні пропозиції, паспорти проєктів, техніко-економічні обґрунтування, грантові заявки, угоди про публічно-приватне партнерство, договори про співробітництво територіальних громад, меморандуми про партнерство, договори про спільну діяльність і дорожні карти реалізації. Відповідний документ має визначати мету, очікувані результати, цільові показники, відповідальних виконавців, учасників, строки, джерела та обсяги фінансування, ризики й порядок моніторингу [361]; [508]; [509].

Моніторинг забезпечує контроль виконання, виявлення відхилень і підготовку коригувальних рішень, а його результати використовуються для оновлення інформаційно-аналітичної бази механізму. Поточне коригування може охоплювати склад і черговість заходів, строки, виконавців, партнерські механізми та параметри фінансування без перегляду базової стратегічної спрямованості. Перегляд стратегічної групи та відповідної пріоритетної стратегії є доцільним лише за суттєвої зміни характеристик території, підтвердженої повторним розрахунком TI, UMI, SEPI і TPI. У такому разі уточнюються референтна модель реалізації стратегії та склад комплементарних напрямів.

Інституційно-процедурне забезпечення створює організаційні передумови для закріплення, реалізації, моніторингу та адаптивного коригування диференційованих управлінських рішень.

Практична реалізація стратегічної складової механізму передбачає формування диференційованого комплексу стратегічних рішень відповідно до стратегічної позиції території. За значенням TPI визначаються рівень пріоритетності трансформації, стратегічна група та пріоритетна стратегія інноваційного розвитку туристичної інфраструктури. Референтна модель управління конкретизує організаційно-інституційний спосіб реалізації визначеної стратегії, а комплементарні стратегії доповнюють основний напрям і забезпечують комплексність трансформаційних заходів.

Результати типологізації регіонів Європейського Союзу використовуються як теоретико-методична основа визначення функціонального призначення референтних моделей управління. Їх застосування не змінює стратегічного позиціонування території за TPI, а забезпечує адаптацію відповідних організаційних, координаційних, цифрових, кластерних, партнерських і маркетингових інструментів до реалізації пріоритетної стратегії [323]; [355–361]; [510].

Пріоритетна стратегія доповнюється комплементарними напрямами, спрямованими на забезпечення комплексності трансформації туристичної інфраструктури. Вони можуть охоплювати цифровізацію, партнерську

взаємодію, кластерну інтеграцію, маркетингове позиціонування, підвищення управлінської спроможності та наскрізне впровадження принципів сталості, безпеки та інклюзивності. Функціональне призначення з очікуваними результатами застосування основних елементів стратегічного контуру організаційно-економічного механізму наведено в табл. 5.4.

Таблиця 5.4 – Функціональне призначення елементів стратегічного контуру організаційно-економічного механізму

Елемент стратегічного контуру	Функціональне призначення	Результат
Індекс ТРІ	Оцінювання масштабу й пріоритетності трансформаційних змін	Визначений рівень пріоритетності трансформації
Стратегічна група	Диференціація територій за масштабом необхідних змін	Стратегічне позиціонування території
Пріоритетна стратегія	Визначення основної спрямованості трансформації	Базовий стратегічний напрям
Референтна модель управління	Організаційно-інституційне забезпечення реалізації пріоритетної стратегії	Узгоджена система суб'єктів, функцій і механізмів взаємодії
Комплементарні стратегії	Доповнення пріоритетного напрямку функціонально необхідними заходами	Комплексне стратегічне рішення
Наскрізні принципи сталості, безпеки й інклюзивності	Узгодження економічних, соціальних, екологічних і безпекових вимог	Збалансованість і стійкість реалізації рішення

Джерело: сформовано автором на основі результатів комплексного оцінювання територій і типологізації референтних моделей управління туристичною інфраструктурою [1]; [38]; [39]; [323]; [345]; [355–361]; [367–369]

Наведені елементи утворюють послідовну систему формування стратегічного рішення: ТРІ визначає рівень пріоритетності трансформації та стратегічну групу території; пріоритетна стратегія встановлює основну спрямованість трансформаційних змін; референтна модель забезпечує організаційно-інституційні умови її реалізації; комплементарні стратегії доповнюють основний напрям, а принципи сталості, безпеки й інклюзивності мають наскрізний характер. Конкретну відповідність стратегічних груп,

пріоритетних стратегій, референтних моделей їх реалізації та комплементарних напрямів обґрунтовано у підрозділі 5.3.

Принципи сталого розвитку, безпеки, інклюзивності, ресурсоефективності та збереження природної й культурної спадщини мають наскрізний характер і враховуються під час реалізації всіх стратегій і референтних моделей управління.

На відміну від підходів, у яких не встановлено формалізованого зв'язку між результатами багатокомпонентного оцінювання території та формуванням стратегічного рішення, запропонований механізм забезпечує обґрунтований, прозорий і відтворюваний перехід від визначення ТРІ та стратегічного позиціонування території до вибору пріоритетної стратегії, референтної моделі її організаційно-інституційної реалізації та комплементарних напрямів розвитку. Він не виключає експертного обговорення та участі зацікавлених сторін, а формує для них доказову інформаційно-аналітичну основу. Експертні оцінки використовуються для уточнення інструментів, заходів та умов реалізації стратегічного рішення, але не замінюють формалізованих процедур комплексного оцінювання і стратегічного позиціонування.

Отже, у підрозділі розроблено авторську концепцію організаційно-економічного механізму інноваційного розвитку туристичної інфраструктури, визначено його структуру, принципи, функції, рівні реалізації, процедурний регламент, форми інституційного закріплення та систему моніторингу з адаптивним коригуванням управлінських рішень. У підрозділі 5.2 конкретизовано економічну складову механізму, що забезпечує рекомендований розподіл заданого обсягу інвестиційних ресурсів і сценарне оцінювання потенційного економічного імпульсу.

У підрозділі 5.3 розроблено методичний інструментарій стратегічного позиціонування територій за ТРІ, визначено пріоритетні і комплементарні стратегії, обґрунтовано референтні моделі їх організаційно-інституційної реалізації та проведено адаптаційно-демонстраційну апробацію на регіональному й місцевому рівнях.

5.2 Економіко-математична модель підтримки прийняття інвестиційних рішень щодо розвитку регіональної туристичної інфраструктури

Практична реалізація економічної складової організаційно-економічного механізму потребує використання економіко-математичного інструментарію, який забезпечує прозорий, формалізований та відтворюваний розподіл обмежених фінансових ресурсів між регіонами відповідно до визначеної пріоритетності трансформації туристичної інфраструктури. Необхідність такого підходу посилюється в умовах обмеженості публічних ресурсів, значних територіальних диспропорцій, різного рівня управлінської спроможності регіонів та потреби у концентрації інвестицій на напрямках, що мають найбільше значення для відновлення і структурної трансформації туристичної інфраструктури [495]; [511]; [512–515].

З цією метою розроблено економіко-математичну модель підтримки прийняття інвестиційних рішень, що дає змогу визначати рекомендований обсяг фінансування кожного регіону в межах заздалегідь установленого загального інвестиційного фонду. Базовим параметром диференціації фінансування є індекс пріоритетності трансформації туристичної інфраструктури (ТPI), який відображає відносну потребу регіону у трансформаційних змінах з урахуванням рівня розвитку туристичної інфраструктури, управлінської зрілості та досягнутої соціально-економічної результативності функціонування туристичної сфери. Отримані за моделлю обсяги мають рекомендаційний характер і можуть використовуватися під час формування інвестиційних портфелів, програм розвитку, середньострокових планів публічних інвестицій та сценаріїв розподілу фінансової підтримки.

Модель ґрунтується на поєднанні двох взаємодоповнювальних принципів – територіальної збалансованості та пріоритетності інвестиційної підтримки. Принцип територіальної збалансованості передбачає виділення гарантованої складової модельного інвестиційного фонду, яка рівномірно розподіляється між

усіма регіонами, включеними до розрахунку. Це забезпечує мінімальний базовий рівень фінансової підтримки та створює передумови для реалізації першочергових заходів з розвитку туристичної інфраструктури навіть у регіонах з відносно нижчими значеннями ТРІ.

Принцип пріоритетності інвестиційної підтримки передбачає диференційований розподіл другої частини модельного фонду пропорційно до значень ТРІ. У результаті більший обсяг пріоритетної складової спрямовується регіонам, у яких комплексне оцінювання виявило вищу потребу у трансформації туристичної інфраструктури. Отже, пріоритетна частина фонду виконує функцію компенсації територіальних диспропорцій і концентрації додаткової підтримки для регіонів з більш вираженими трансформаційними потребами.

Запропоноване поєднання двох принципів дає змогу уникнути крайнощів суто рівномірного або виключно рейтингового розподілу ресурсів. Повністю рівномірний розподіл не враховує відмінностей у стані туристичної інфраструктури та у масштабах потреб регіонів, тоді як спрямування всього фонду лише територіям з найвищими значеннями ТРІ може позбавити інші регіони мінімального ресурсного забезпечення і поглибити просторову нерівномірність розвитку. Тому розглянута модель поєднує базову територіальну підтримку з диференціацією додаткового фінансування відповідно до пріоритетності трансформації.

На відміну від підходів, що передбачають рівномірний розподіл коштів або переважно експертно-адміністративне визначення обсягів фінансування, розроблена модель використовує кількісно визначений індекс ТРІ як формалізований параметр розподілу пріоритетної складової інвестиційного фонду. Це підвищує прозорість і відтворюваність розрахунків, дає змогу простежити зв'язок між результатами комплексного оцінювання та рекомендованими обсягами ресурсного забезпечення, а також надає можливість проводити сценарний аналіз, залежно від загального розміру фонду і співвідношення його гарантованої та пріоритетної складових [513]; [514]; [515–518].

Водночас високе значення ТРІ не слід ототожнювати з гарантовано високою інвестиційною віддачею або максимальною ефективністю використання ресурсів. Індекс характеризує насамперед масштаб і пріоритетність потреби у трансформації туристичної інфраструктури. Потенційна результативність інвестиційного рішення залежить також від управлінської зрілості регіону, його інституційної спроможності, якості підготовки проєктів, структури фінансування, безпекових умов і здатності забезпечити міжсекторальну взаємодію. Зазначені характеристики враховуються на наступних етапах економічного обґрунтування шляхом визначення відносного інвестиційного забезпечення, оцінювання потенційного мультиплікативного ефекту та проведення аналізу чутливості й сценарної стійкості результатів.

Розрахунок рекомендованого обсягу фінансування здійснюється за таким алгоритмом:

- визначення загального обсягу інвестиційних ресурсів, що підлягають модельному розподілу;
- установлення часток гарантованої та пріоритетної складових у загальному обсязі інвестиційного фонду;
- рівномірний розподіл гарантованої складової між усіма регіонами, включеними до розрахунку;
- розподіл пріоритетної складової пропорційно до значень індексу пріоритетності трансформації туристичної інфраструктури (ТРІ);
- визначення рекомендованого загального обсягу фінансування кожного регіону, як суми гарантованої та пріоритетної складових;
- оцінювання відносного інвестиційного забезпечення регіонів і потенційних економічних наслідків розрахованого розподілу;
- перевірка чутливості отриманих результатів до зміни співвідношення гарантованої та пріоритетної складових і вихідних параметрів моделі.

Структурно-логічну послідовність реалізації економіко-математичної моделі підтримки прийняття інвестиційних рішень наведено на рис. 5.3.

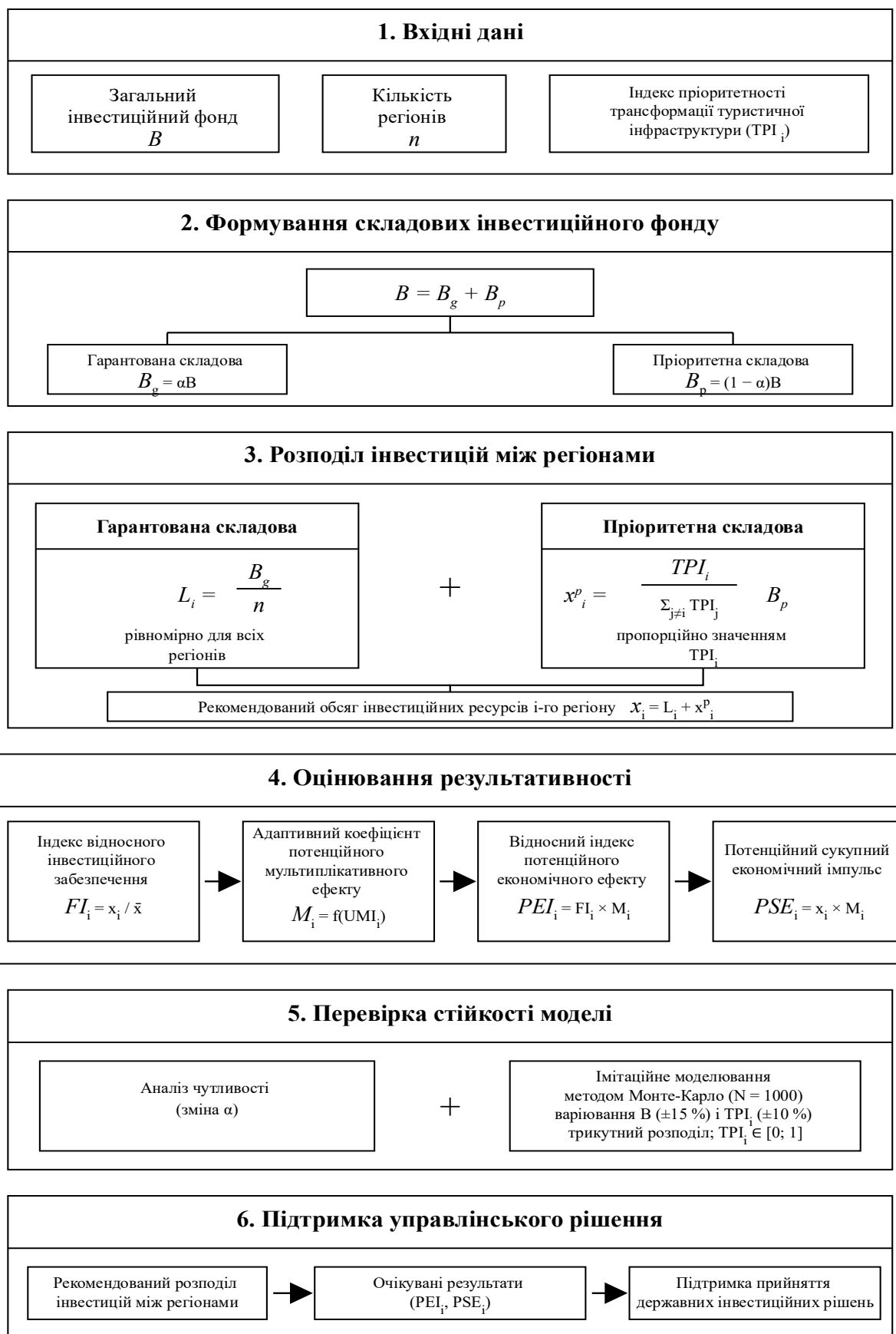


Рисунок 5.3 – Структурно-логічна схема економіко-математичної моделі підтримки прийняття інвестиційних рішень

Джерело: розроблено автором

Вхідними параметрами моделі є загальний обсяг інвестиційного фонду, коефіцієнт розподілу фонду між гарантованою та пріоритетною складовими, кількість регіонів, включених до розрахунку, а також значення індексу пріоритетності трансформації туристичної інфраструктури (TPI) для кожного регіону. Результатом реалізації моделі є рекомендовані обсяги інвестиційного фінансування регіонів, визначені з урахуванням необхідності забезпечення базового рівня підтримки всіх територій і концентрації додаткових ресурсів відповідно до пріоритетності трансформації туристичної інфраструктури.

Для математичної формалізації моделі введено систему параметрів і змінних, які характеризують процес розподілу інвестиційних ресурсів між регіонами. У моделі використовуються такі позначення:

V – загальний обсяг інвестиційного фонду;

V_g – гарантована складова інвестиційного фонду;

V_p – пріоритетна складова інвестиційного фонду;

n – кількість регіонів;

$i = 1, \dots, n$ – номер регіону;

TPI_i – індекс пріоритетності трансформації туристичної інфраструктури i -го регіону;

L_i – гарантований обсяг фінансування i -го регіону;

x_i^p – пріоритетна складова фінансування i -го регіону;

x_i – рекомендований загальний обсяг фінансування i -го регіону.

Модель реалізується як послідовність розрахункових етапів, що забезпечують перехід від результатів комплексного оцінювання регіонів до обґрунтування рекомендованого розподілу інвестиційних ресурсів.

На першому етапі задається загальний обсяг інвестиційного фонду, який підлягає розподілу між регіонами. Значення (V) визначається поза межами моделі відповідним управлінським рішенням з урахуванням наявних бюджетних, інвестиційних, грантових та інших джерел фінансування. Для поєднання принципів територіальної збалансованості та пріоритетності

інвестиційної підтримки, загальний фонд поділяється на гарантовану та пріоритетну складові:

$$B = B_g + B_p, \quad (5.1)$$

де B – загальний обсяг інвестиційних ресурсів; B_g – гарантована складова фінансування; B_p – пріоритетна складова фінансування.

Гарантована складова формується як визначена частка загального інвестиційного фонду:

$$B_g = \alpha \cdot B, \quad (5.2)$$

де α – коефіцієнт гарантованого фінансування ($0 < \alpha < 1$), який визначає частку загального інвестиційного фонду, що розподіляється між регіонами за принципом гарантованого базового фінансування.

Відповідно обсяг пріоритетної складової визначається як:

$$B_p = (1 - \alpha) \cdot B. \quad (5.3)$$

У демонстраційному розрахунку прийнято $\alpha = 0,5$, що відповідає рівному співвідношенню гарантованих та пріоритетних складових інвестиційного фонду. Це значення не розглядається як універсально найкраще, а використовується як базовий сценарій, який забезпечує збалансоване поєднання принципів територіальної підтримки та концентрації інвестицій відповідно до значень ТРІ. Стійкість результатів до зміни такого співвідношення перевірено за допомогою аналізу чутливості, результати якого наведено далі. На наступному етапі гарантована складова інвестиційного фонду рівномірно розподіляється між усіма регіонами:

$$Li = \frac{B_g}{n}, \quad (i=1, \dots, n), \quad (5.4)$$

де L_i – гарантований обсяг фінансування i -го регіону; n – кількість регіонів.

Рівномірний розподіл гарантованої складової забезпечує базовий рівень фінансової підтримки кожного регіону незалежно від значення індексу пріоритетності трансформації туристичної інфраструктури.

Наступним етапом є розподіл пріоритетної складової інвестиційного фонду між регіонами пропорційно до значень індексу ТРІ. Такий підхід забезпечує диференціацію обсягів фінансування відповідно до визначеної пріоритетності трансформації туристичної інфраструктури.

Пріоритетна складова фінансування i -го регіону визначається за формулою:

$$x_i^p = B_p \cdot \frac{TRP_i}{\sum_{j=1}^n TRP_j}, \quad (5.5)$$

де x_i^p – пріоритетна складова фінансування i -го регіону; TRP_i – індекс пріоритетності трансформації туристичної інфраструктури i -го регіону; $\sum_{j=1}^n TRP_j$ – сума значень індексу пріоритетності трансформації туристичної інфраструктури для всіх регіонів; B_p – обсяг пріоритетної складової інвестиційного фонду.

Формула (5.5) забезпечує пропорційний розподіл пріоритетної частини інвестиційного фонду: зі зростанням значення ТРІ збільшується і частка регіону у загальному обсязі додаткового фінансування. Таким чином, регіони з вищою пріоритетністю трансформації отримують більший обсяг інвестиційної підтримки. Загальний рекомендований обсяг фінансування i -го регіону визначається як сума гарантованої та пріоритетної складових:

$$x_i = L_i + x_i^p, \quad (5.6)$$

де x_i – загальний рекомендований обсяг фінансування i -го регіону.

Отримане значення характеризує рекомендований обсяг інвестиційних ресурсів для i -го регіону в межах заданого модельного інвестиційного фонду та встановлених значень індексу TPI . Система розрахунків є детермінованою основою подальшого оцінювання потенційного економічного ефекту реалізації інвестиційних рішень, яке здійснюється на наступному етапі моделювання.

Таким чином, розроблена економіко-математична модель забезпечує рекомендований розподіл обмежених інвестиційних ресурсів на основі поєднання гарантованого фінансування всіх регіонів із концентрацією додаткових ресурсів відповідно до значень індексу TPI . Це дає змогу реалізувати принципи територіальної збалансованості, адресності, прозорості та методичної обґрунтованості розподілу інвестиційних ресурсів.

Для апробації моделі виконано розрахунок рекомендованого розподілу інвестиційних ресурсів між регіонами України. Як вхідні дані, використано значення індексу пріоритетності трансформації туристичної інфраструктури (TPI), отримані за результатами комплексного оцінювання регіонів у попередньому розділі дослідження. Розрахунки здійснювалися відповідно до алгоритму, наведеного у формулах (5.1)–(5.6).

Для демонстрації роботи моделі загальний обсяг інвестиційного фонду умовно прийнято на рівні $B=100$ млн грн. Використання умовного значення фонду дає змогу продемонструвати відносні пропорції розподілу ресурсів між регіонами та не обмежує можливості практичного застосування моделі. У разі зміни параметра (B) абсолютні обсяги рекомендованого фінансування змінюються пропорційно, тоді як алгоритм розрахунку та відносне співвідношення між регіонами залишаються незмінними за незмінних значень α і TPI . Стійкість отриманих результатів до зміни значення α буде перевірена за допомогою аналізу чутливості, наведеного далі.

За результатами розрахунків для кожного регіону визначено:

- гарантований обсяг фінансування L_i ;
- пріоритетну складову фінансування x_i^p ;
- рекомендований загальний обсяг фінансування x_i .

Результати моделювання наведено в табл. 5.5. Аналіз результатів свідчить, що розроблена економіко-математична модель забезпечує повне використання інвестиційного фонду, базовий гарантований рівень підтримки всіх регіонів та диференціацію обсягів фінансування відповідно до значень індексу пріоритетності трансформації туристичної інфраструктури (ТPI).

Таблиця 5.5 – Результати розрахунку рекомендованого обсягу фінансування регіонів України за економіко-математичною моделлю

Область	ТPI	Гарантована складова, млн грн	Пріоритетна складова, млн грн	Всього, млн грн
Вінницька	0,703	2,083	2,222	4,305
Волинська	0,667	2,083	2,108	4,192
Дніпропетровська	0,560	2,083	1,77	3,853
Донецька*	0,681	2,083	2,152	4,236
Житомирська	0,679	2,083	2,146	4,229
Закарпатська	0,645	2,083	2,039	4,122
Запорізька	0,623	2,083	1,969	4,052
Івано-Франківська	0,654	2,083	2,067	4,15
Київська	0,514	2,083	1,625	3,708
Кіровоградська	0,708	2,083	2,238	4,321
Луганська*	0,765	2,083	2,418	4,501
Львівська	0,516	2,083	1,631	3,714
Миколаївська	0,690	2,083	2,181	4,264
Одеська	0,588	2,083	1,859	3,942
Полтавська	0,701	2,083	2,216	4,299
Рівненська	0,679	2,083	2,146	4,229
Сумська	0,702	2,083	2,219	4,302
Тернопільська	0,709	2,083	2,241	4,324
Харківська	0,593	2,083	1,874	3,958
Херсонська*	0,724	2,083	2,288	4,372
Хмельницька	0,653	2,083	2,064	4,147
Черкаська	0,684	2,083	2,162	4,245
Чернівецька	0,692	2,083	2,187	4,271
Чернігівська	0,689	2,083	2,178	4,261
Загальний обсяг фінансування, млн грн		50,0	50,0	100,0

Примітка: розрахунки виконано з використанням неокруглених значень; наведені в таблиці показники округлено до трьох знаків після коми, унаслідок чого можливі незначні розбіжності між сумою округлених значень і підсумковим обсягом фонду.

Джерело: розраховано автором

Рекомендовані обсяги фінансування регіонів за базовим сценарієм змінюються від 3,708 до 4,501 млн грн. Така диференціація відображає

відмінності у пріоритетності трансформації регіональної туристичної інфраструктури за незмінного загального обсягу модельного інвестиційного фонду. Половину фонду – 50 млн грн – рівномірно розподілено між 24 областями, а решту 50 млн грн – пропорційно до значень індексу ТРІ.

Коректність функціонування моделі підтверджується виконанням двох базових умов.

По-перше, виконується умова повного розподілу заданого інвестиційного фонду: $\sum_{i=1}^n x_i = V$, що забезпечує розподіл усього обсягу модельного інвестиційного фонду між регіонами без утворення нерозподіленого залишку. За заданих параметрів його загальний обсяг становить 100 млн грн.

По-друге, для кожного регіону виконується умова: $x_i \geq L_i, i = 1, \dots, n$, яка гарантує, що загальний рекомендований обсяг фінансування кожного регіону є не меншим за встановлену гарантовану складову. За визначених параметрів моделі гарантована складова для кожного регіону становить: $50/24=2,0833$ млн грн.

За результатами розрахунків найбільші рекомендовані обсяги фінансування визначено для Луганської – 4,501 млн грн, Херсонської – 4,372 млн грн, Тернопільської – 4,324 млн грн, Кіровоградської – 4,321 млн грн, Вінницької – 4,305 млн грн та Сумської – 4,302 млн грн областей. Такі результати зумовлені найвищими значеннями ТРІ, що характеризують підвищену пріоритетність трансформації туристичної інфраструктури. Водночас результати для Луганської, Херсонської та інших регіонів, території яких зазнали окупації або активних бойових дій, мають індикативний характер і потребують актуалізації після відновлення повноти та порівнянності статистичних даних. Результат для Луганської області наведено як окремий умовно-сценарний випадок апробування економіко-математичної моделі за обмеженої доступності вихідних даних. Розрахований обсяг не є фактичною бюджетною рекомендацією для області та ілюструє реакцію моделі на високий рівень інфраструктурного дефіциту. Практичне використання результату можливе лише після деокупації території, інвентаризації стану туристичної інфраструктури, актуалізації

показників TI, UMI і SEPI та визначення реальної потреби у фінансуванні відновлення.

Найменші рекомендовані обсяги фінансування отримано для Київської – 3,708 млн грн, Львівської – 3,714 млн грн, Дніпропетровської – 3,853 млн грн, Одеської – 3,942 млн грн, Харківської – 3,958 млн грн та Запорізької – 4,052 млн грн областей. Це пояснюється нижчими відносними значеннями ТРІ порівняно з іншими регіонами, але не означає відсутності потреби у фінансуванні або низької потенційної результативності інвестицій.

Використання двокомпонентної структури інвестиційного фонду дозволяє одночасно реалізувати принципи територіальної збалансованості та адресності фінансування. Гарантована складова забезпечує базовий рівень підтримки кожного регіону, тоді як пріоритетна складова спрямовується пропорційно значенням ТРІ, концентруючи додаткові ресурси в територіях із найбільшою потребою у трансформації туристичної інфраструктури. Завдяки цьому модель формує прозорий і формалізований механізм розподілу обмежених інвестиційних ресурсів. У наведеній апробації вона застосовується для розподілу фонду між регіонами України, однак за умови використання порівнянної системи показників може бути адаптована для розподілу ресурсів між територіальними громадами, туристичними дестинаціями або інвестиційними проєктами.

Після визначення рекомендованого обсягу фінансування для кожного регіону наступним етапом економіко-математичної моделі є оцінювання потенційного економічного імпульсу від реалізації інвестиційних рішень. Якщо попередній етап визначає рекомендований розподіл інвестиційних ресурсів між регіонами, то на цьому етапі оцінюється потенційний масштаб економічного ефекту від їх використання з урахуванням обсягу фінансування та управлінської спроможності регіону забезпечити реалізацію інвестиційних заходів.

Послідовність формування показників потенційних економічних результатів реалізації інвестиційних рішень має вигляд:

$$TPI_i \rightarrow x_i \rightarrow FI_i; UMI_i \rightarrow M_i; (FI_i, M_i) \rightarrow PEI_i; (x_i, M_i) \rightarrow PSE_i \rightarrow \sum PSE, \quad (5.7)$$

де TPI_i – індекс пріоритетності трансформації туристичної інфраструктури i -го регіону; x_i – рекомендований обсяг інвестиційних ресурсів, грн; FI_i – індекс відносного інвестиційного забезпечення; UMI_i – індекс управлінської зрілості; M_i – адаптивний коефіцієнт потенційного мультиплікативного ефекту; PEI_i – відносний індекс потенційного економічного ефекту; PSE_i – потенційний сукупний економічний імпульс, грн; $\sum PSE$ – сукупний потенційний економічний імпульс усіх регіонів. грн.

Першим етапом є визначення індексу відносного інвестиційного забезпечення, який характеризує відношення рекомендованого обсягу фінансування регіону до середнього обсягу фінансування одного регіону. Значення показника визначається за формулою:

$$FI_i = \frac{x_i}{\bar{x}}, \quad (5.8)$$

де x_i – рекомендований обсяг фінансування i -го регіону; $\bar{x}$ – середній обсяг фінансування одного регіону.

Середній обсяг фінансування визначається як:

$$\bar{x} = \frac{B}{n}, \quad (5.9)$$

де B – загальний обсяг інвестиційного фонду; n – кількість регіонів.

Індекс відносного інвестиційного забезпечення характеризує співвідношення рекомендованого обсягу фінансування регіону до середнього обсягу фінансування одного регіону в межах заданого модельного фонду. Якщо $FI_i > 1$, регіон отримує фінансування, що перевищує середній рівень; при $FI_i = 1$ обсяг фінансування відповідає середньому значенню; якщо $FI_i < 1$, обсяг фінансування є нижчим за середній.

Після визначення рекомендованого обсягу фінансування для кожного регіону наступним етапом економіко-математичної моделі є оцінювання потенційного економічного ефекту реалізації інвестиційних рішень.

Використання єдиного сталого значення галузевого мультиплікатора не дає змоги врахувати відмінності між територіями за рівнем інституційної спроможності та якістю управління. Однаковий обсяг інвестиційних ресурсів може забезпечувати неоднаковий результат залежно від здатності регіональної системи управління координувати учасників туристичної сфери, реалізовувати інвестиційні проєкти та поширювати первинний економічний імпульс на суміжні види діяльності.

Для врахування зазначених відмінностей запропоновано адаптивний коефіцієнт потенційного мультиплікативного ефекту розвитку туристичної інфраструктури M_i , який характеризує ступінь реалізації потенційного мультиплікативного ефекту залежно від рівня управлінської зрілості відповідної території. Як нижні і верхні сценарні орієнтири адаптивного коефіцієнта використано значення мультиплікаторів першого та другого типів, розраховані у підрозділі 3.3 із застосуванням моделі «витрати–випуск». За результатами розрахунків визначено два рівні мультиплікативного ефекту:

- $M_1 = 1,4$ – мультиплікатор першого типу, який враховує прямі та непрямі ефекти;

- $M_2 = 5,2$ – мультиплікатор другого типу, додатково охоплюючий індуковані ефекти, пов'язані зі зростанням доходів, споживання та попиту в суміжних видах економічної діяльності.

Отже, значення 1,4 і 5,2 використовуються у моделі як нижні та верхні сценарні орієнтири потенційної реалізації мультиплікативного ефекту [270; 277]. Нижній орієнтир відповідає врахуванню прямих і непрямих міжгалузевих ефектів, тоді як верхній додатково охоплює індуковані ефекти, пов'язані зі зміною доходів, споживання та попиту. Інтерполяція між цими значеннями залежно від УМІ є авторським сценарним припущенням, призначеним для

диференціації потенційного економічного ефекту за рівнем управлінської зрілості регіонів.

Методичні документи OECD підтверджують, що якість інституційного середовища, міжвідомчої координації, стратегічного планування та управління публічними інвестиціями впливає на результативність реалізації інвестиційних проєктів [514; 515]. Водночас у зазначених працях не встановлено конкретної кількісної, зокрема лінійної, залежності між рівнем управлінської зрілості території та величиною туристичного мультиплікатора. Тому лінійну форму такої залежності прийнято в дослідженні як авторське сценарне припущення, призначене для формалізованої диференціації потенційного економічного ефекту залежно від рівня управлінської зрілості території.

Для визначення територіально диференційованого значення адаптивного коефіцієнта потенційного мультиплікативного ефекту, застосовано лінійну інтерполяцію між нижнім і верхнім сценарними орієнтирами:

$$M_i = M_1 + (M_2 - M_1) \cdot UMI_i, \quad (5.10)$$

де M_i – адаптивний коефіцієнт потенційного мультиплікативного ефекту; $M_1=1,4$ – нижній сценарний орієнтир, що відповідає мультиплікатору першого типу та враховує прямі й непрямі міжгалузеві ефекти; $M_2=5,2$ – верхній сценарний орієнтир, що відповідає мультиплікатору другого типу та додатково охоплює індуковані ефекти; UMI_i – індекс управлінської зрілості i -ї території, нормований у межах від 0 до 1.

Запропонована авторська розрахункова залежність має монотонний характер: зі зростанням рівня управлінської зрілості збільшується ступінь реалізації потенційного мультиплікативного ефекту. За $UMI_i=0$ значення M_i дорівнює нижньому сценарному орієнтиру M_1 , а за $UMI_i=1$ – верхньому сценарному орієнтиру M_2 . За проміжних значень UMI_i величина коефіцієнта визначається шляхом лінійної інтерполяції в межах установленого сценарного діапазону.

Економічний зміст запропонованої залежності полягає в тому, що управлінська зрілість розглядається як чинник реалізації, а не формування мультиплікативного потенціалу. Розрахунки за моделлю «витрати – випуск», здійснені у підрозділі 3.3, визначають два сценарні рівні охоплення економічних ефектів: нижній – з урахуванням прямих і непрямих зв’язків, та верхній – з додатковим урахуванням індукованої складової [270]; [277].

Відносний індекс потенційного економічного ефекту визначається як добуток індексу фінансової забезпеченості та адаптивного коефіцієнта потенційного мультиплікативного ефекту:

$$PEI_i = FI_i \cdot M_i, \quad (5.11)$$

де PEI_i – відносний індекс потенційного економічного ефекту i -го регіону; FI_i – індекс відносного інвестиційного забезпечення; M_i – адаптивний коефіцієнт потенційного мультиплікативного ефекту.

Отриманий індекс використовується для порівняльного оцінювання потенційної результативності реалізації інвестиційних рішень між регіонами. Результати розрахунку наведено в табл. 5.6.

Таблиця 5.6 – Порівняльне оцінювання потенційного економічного ефекту реалізації інвестиційних рішень у регіонах України

Область	ТPI	Інвестиції, x_i , млн грн	Індекс відносного інвестиційного забезпечення (FI)	Адаптивний коефіцієнт потенційного мультиплікативного ефекту (M)	Відносний індекс потенційного економічного ефекту (PEI)	PSE, млн грн.
Вінницька	0,703	4,305	1,033	4,231	4,372	18,216
Волинська	0,667	4,192	1,006	4,094	4,119	17,161
Дніпропетровська	0,56	3,853	0,925	3,889	3,597	14,986
Донецька*	0,681	4,236	1,017	3,266	3,32	13,833
Житомирська	0,679	4,229	1,015	3,612	3,666	15,275
Закарпатська	0,645	4,122	0,989	4,854	4,802	20,009
Запорізька	0,623	4,052	0,973	2,92	2,84	11,833
Івано-Франківська	0,654	4,15	0,996	4,649	4,631	19,296

Продовження табл. 5.6

Київська	0,514	3,708	0,89	4,44	3,951	16,463
Кіровоградська	0,708	4,321	1,037	3,748	3,887	16,197
Луганська*	0,765	4,501	1,08	3,197	3,454	14,392
Львівська	0,516	3,714	0,891	4,854	4,327	18,03
Миколаївська	0,690	4,264	1,023	3,748	3,836	15,984
Одеська	0,588	3,942	0,946	4,372	4,136	17,232
Полтавська	0,701	4,299	1,032	4,163	4,295	17,895
Рівненська	0,679	4,229	1,015	3,957	4,017	16,738
Сумська	0,702	4,302	1,033	3,889	4,015	16,731
Тернопільська	0,709	4,324	1,038	4,303	4,466	18,608
Харківська	0,593	3,958	0,95	3,612	3,43	14,293
Херсонська*	0,724	4,372	1,049	3,817	4,005	16,686
Хмельницька	0,653	4,147	0,995	3,817	3,799	15,829
Черкаська	0,684	4,245	1,019	3,817	3,889	16,203
Чернівецька	0,692	4,271	1,025	3,889	3,986	16,608
Чернігівська	0,689	4,261	1,023	3,817	3,903	16,264

Джерело: розраховано автором

Запропонована залежність відображає, що відносний потенційний економічний ефект визначається поєднанням двох чинників: рівня інвестиційного забезпечення регіону порівняно із середнім значенням та сценарно оціненої спроможності реалізувати мультиплікативний потенціал інвестицій. За інших незмінних умов збільшення будь-якого із цих показників зумовлює зростання PEI_i .

Результати розрахунків, наведені в табл. 5.6 показують, що потенційна результативність інвестиційних рішень визначається поєднанням відносного рівня фінансового забезпечення регіону та його управлінської спроможності реалізувати мультиплікативний потенціал інвестицій. Унаслідок цього, регіони з близькими або навіть нижчими обсягами фінансування можуть характеризуватися вищими значеннями індексу PEI , за умови достатнього рівня управлінської зрілості.

Найвищі значення індексу PEI отримали Закарпатська (4,802), Івано-Франківська (4,631), Тернопільська (4,466), Вінницька (4,372), Львівська (4,327), Полтавська (4,295), Одеська (4,136) та Волинська (4,119) області. Високі значення PEI у цих регіонах зумовлені насамперед високими значеннями

адаптивного коефіцієнта потенційного мультиплікативного ефекту, які компенсують у частини регіонів навіть нижчий за середній рівень рекомендованого фінансування.

Найнижчі значення PEI визначено для Запорізької (2,840), Донецької (3,320), Харківської (3,430), Луганської (3,454), Дніпропетровської (3,597) та Житомирської (3,666) областей. Показовим є те, що Луганська область, отримуючи найбільший рекомендований обсяг фінансування – 4,501 млн грн, через порівняно низьке значення УМІ характеризується одним із найнижчих значень PEI. Натомість Львівська область при одному з найменших обсягів фінансування – 3,714 млн грн – посідає п'яте місце за потенційною результативністю завдяки високому рівню управлінської зрілості. Це ілюструє закладену в моделі залежність потенційного економічного ефекту не лише від рекомендованого обсягу інвестицій, але і від сценарно визначеного ступеня реалізації мультиплікативного потенціалу, пов'язаного з управлінською зрілістю регіону.

Отже, індекс PEI доцільно використовувати як відносний показник для порівняльного оцінювання потенційного економічного ефекту між регіонами. Для характеристики його умовного масштабу у вартісному вимірі використовується показник потенційного сукупного економічного імпульсу PSE.

Поряд із відносним показником PEI_i запропоновано визначати потенційний сукупний економічний імпульс PSE_i , який характеризує сценарно оцінений масштаб економічного результату у вартісному вимірі. Індекс PEI_i є безрозмірним відносним показником, призначеним для міжрегіонального порівняння потенційної результативності інвестиційних рішень, тоді як PSE_i відображає умовний масштаб потенційного економічного імпульсу в абсолютному вартісному вимірі.

В зв'язку з функціональною пов'язаністю $FI_i = \frac{x_i}{\bar{x}}$, показники PEI_i та PSE_i формують однакове ранжування регіонів. У межах моделі рекомендований обсяг фінансування x_i інтерпретується як первинний інвестиційний імпульс, до якого

застосовується сценарно диференційований коефіцієнт, сформований на основі мультиплікаторів, розрахованих у підрозділі 3.3. Потенційний сукупний економічний імпульс визначається за формулою:

$$PSE_i = x_i \cdot M_i, \quad (5.12)$$

де PSE_i – потенційний сукупний економічний імпульс у i -му регіоні, млн грн; x_i – рекомендований обсяг інвестиційних ресурсів, млн грн; M_i – адаптивний коефіцієнт потенційного мультиплікативного ефекту.

Економічний зміст показника PSE_i визначається тим, що адаптивний коефіцієнт формується в межах сценарного діапазону між мультиплікаторами першого і другого типів. Нижній орієнтир охоплює прямі та непрямі міжгалузеві ефекти, тоді як верхній додатково враховує індуковану складову, пов'язану зі зростанням трудових доходів, споживчого попиту та економічної активності у суміжних видах діяльності [270]; [277]. Відповідно, PSE_i характеризує не чисту вигоду, прибуток або приріст валової доданої вартості, а сценарно оцінений сукупний економічний імпульс у показнику, що відповідає економічному змісту використаного мультиплікатора. Вартісна інтерпретація PSE_i здійснюється в цінах базового року, прийнятого для формування вихідних даних, та в межах розрахункового періоду реалізації інвестиційного рішення. У практичному застосуванні моделі базовий рік, тривалість розрахункового періоду та порядок урахування інфляції мають установлюватися окремо для відповідної програми або інвестиційного проєкту.

За інших незмінних умов, збільшення рекомендованого обсягу інвестиційних ресурсів або адаптивного коефіцієнта потенційного мультиплікативного ефекту, зумовлює пропорційне зростання PSE_i . Водночас, цей показник не є комплексною оцінкою соціальних наслідків, інклюзивності, якості життя чи екологічних результатів і не може використовуватися як показник чистої суспільної вигоди.

Запропонований підхід може бути адаптований до різних джерел фінансування за умови порівнянності обсягів ресурсів, єдиної цінової бази та однакового розрахункового періоду. Параметр x_i може використовуватися як результат запропонованої економіко-математичної моделі, так і для визначення фактичних обсягів фінансування, сформованих за рахунок коштів державного та місцевих бюджетів, міжнародної технічної допомоги, грантових програм або приватних інвестицій.

Таким чином, спільне використання PEI_i і PSE_i забезпечує подання модельного результату у двох взаємопов'язаних формах. PEI_i характеризує відносну позицію регіону та використовується для міжрегіонального порівняння, тоді як PSE_i відображає сценарний потенційний сукупний економічний імпульс у вартісному вимірі. Отримані результати є інформаційною основою для подальшого аналізу чутливості моделі та оцінювання її стійкості до зміни вихідних параметрів.

Отримані результати характеризують функціонування економіко-математичної моделі за базових значень її параметрів. Проте в практиці регіонального управління, співвідношення між гарантованою та пріоритетною складовими інвестиційного фонду може змінюватися, залежно від державної інвестиційної політики, стратегічних пріоритетів розвитку територій і наявного обсягу фінансових ресурсів. Це зумовлює необхідність оцінювання стійкості моделі до зміни її керованих параметрів.

Першим етапом оцінювання стійкості отриманих результатів є аналіз чутливості, який дає змогу визначити вплив зміни коефіцієнта гарантованого фінансування на рекомендований розподіл інвестиційних ресурсів між регіонами. У межах цього аналізу застосовується однофакторний підхід, за якого змінюється один керований параметр моделі при незмінних значеннях інших вихідних показників [519].

Коефіцієнт гарантованого фінансування змінюється в межах $0 < \alpha < 1$, де α частка гарантованої складової інвестиційного фонду. Зміна параметра α не впливає на математичну структуру запропонованої моделі, а лише змінює

співвідношення між гарантованою та пріоритетною складовими інвестиційного фонду, що безпосередньо позначається на рекомендованих обсягах фінансування регіонів.

На відміну від методу Монте-Карло, який передбачає одночасне варіювання кількох параметрів моделі, аналіз чутливості ґрунтується на зміні лише одного керованого параметра за фіксованих значень усіх інших змінних. У запропонованій моделі таким параметром є коефіцієнт гарантованого фінансування α , що визначає баланс між принципами територіальної збалансованості та концентрації інвестиційних ресурсів відповідно до значень індексу пріоритетності трансформації туристичної інфраструктури (ТPI).

Результати аналізу чутливості отримано для трьох сценаріїв, які відображають альтернативні підходи до формування структури інвестиційного фонду (табл. 5.7).

Таблиця 5.7 – Сценарії аналізу чутливості моделі до зміни параметра α

Сценарій	Гарантована складова фінан- сування, %	Пріоритетна складова фінан- сування, %	Характеристика сценарію
Переважає гарантованої складової	70	30	Переважна частина фінансових ресурсів розподіляється рівномірно між усіма територіями, що забезпечує максимальну територіальну збалансованість та підтримку регіонів незалежно від рівня їх інвестиційної пріоритетності.
Збалансований сценарій (базовий)	50	50	Передбачає рівновагу між забезпеченням базового рівня фінансування всіх регіонів та концентрацією інвестиційних ресурсів відповідно до значень індексу пріоритетності трансформації туристичної інфраструктури.
Переважає пріоритетної складової	30	70	Передбачає концентрацію більшої частини фінансових ресурсів у регіонах із вищими значеннями індексу пріоритетності трансформації туристичної інфраструктури.

Джерело: сформовано автором

Для кожного із запропонованих сценаріїв виконано повторний розрахунок рекомендованого розподілу інвестиційних ресурсів за незмінних значень індексу

пріоритетності трансформації туристичної інфраструктури (TPI), індексу управлінської зрілості (UMI) та загального обсягу інвестиційного фонду. Єдиним параметром, що змінювався під час моделювання, був коефіцієнт гарантованого фінансування α , який визначає співвідношення між гарантованою та пріоритетною складовими інвестиційного фонду.

Розрахунок рекомендованого обсягу фінансування для кожного сценарію здійснюється за формулою:

$$x_i(\alpha) = \frac{\alpha \cdot B}{n} + \frac{TPI_i}{\sum_{j=1}^n TPI_j} \cdot (1 - \alpha) \cdot B. \quad (5.13)$$

Формула (5.13) показує, що при збільшенні значення α зростає частка гарантованої складової інвестиційного фонду, а при зменшенні – посилюється концентрація фінансових ресурсів у регіонах із вищими значеннями індексу пріоритетності трансформації туристичної інфраструктури (TPI). Результати аналізу чутливості моделі до зміни параметра α наведено в табл. 5.8.

Аналіз результатів, наведених у табл. 5.8, свідчить, що зміна коефіцієнта гарантованого фінансування α насамперед впливає на рівень міжрегіональної диференціації інвестиційних ресурсів. Водночас сукупний потенційний економічний імпульс залишається практично незмінним у межах досліджуваних сценаріїв: його максимальне відхилення становить 0,703 млн грн, або близько 0,18%. Отже, параметр α визначає переважно ступінь концентрації фінансової підтримки, не спричиняючи істотних змін у загальній потенційній результативності запропонованої економіко-математичної моделі.

За сценарію 70:30 забезпечується найбільш рівномірний розподіл інвестиційних ресурсів між регіонами. Мінімальний рекомендований обсяг фінансування становить 3,891 млн грн, максимальний – 4,367 млн грн, а розмах – 0,476 млн грн. Сукупний потенційний економічний імпульс досягає 395,117 млн грн, що є найбільшим, незважаючи на незначне відхилення від результатів

інших сценаріїв. Середній PSE становить 16,463 млн грн, а коефіцієнт його варіації – 11,21%.

Таблиця 5.8 – Результати аналізу чутливості економіко-математичної моделі до зміни коефіцієнта гарантованого фінансування

Показник	Переважання гарантованої складової 70:30	Збалансований сценарій (базовий) 50:50	Переважання пріоритетної складової 30:70
Мінімальний обсяг фінансування, млн грн	3,891	3,708	3,524
Максимальний обсяг фінансування, млн грн	4,367	4,501	4,635
Розмах фінансування, млн грн	0,476	0,793	1,111
Середній обсяг фінансування, млн грн	4,167	4,167	4,167
Сума потенційного сукупного економічного імпульсу PSE, млн грн	395,117	394,765	394,414
Середній PSE, млн грн	16,463	16,449	16,434
Мінімальний PSE, млн грн	11,967	11,833	11,7
Максимальний PSE, млн грн	20,096	20,009	19,922
Коефіцієнт варіації PSE, %	11,21	11,04	11,24

Джерело: розраховано автором

За базового сценарію 50:50 мінімальний обсяг фінансування становить 3,708 млн грн, максимальний – 4,501 млн грн, а розмах збільшується до 0,793 млн грн. Порівняно зі сценарієм 70:30 розмах фінансування зростає на 66,7%, що свідчить про помірне посилення диференціації інвестиційної підтримки відповідно до значень ТРІ. Водночас сукупний PSE становить 394,765 млн грн, тобто лише на 0,352 млн грн (приблизно на 0,09%), менше, ніж за сценарію 70:30. Саме базовий сценарій характеризується найнижчим коефіцієнтом варіації PSE – 11,04%, що свідчить про дещо більш рівномірний міжрегіональний розподіл потенційного економічного імпульсу.

Сценарій 30:70 передбачає найбільшу концентрацію фінансових ресурсів у регіонах з вищими значеннями ТРІ. В такому варіанті рекомендований обсяг фінансування зменшується до 3,524 млн грн, максимальний збільшується до 4,635 млн грн, а розмах досягає 1,111 млн грн. Порівняно з базовим сценарієм

диференціація фінансування зростає на 40,0%. Сукупний PSE зменшується до 394,414 млн грн, тобто на 0,352 млн грн, або приблизно на 0,09%, порівняно з базовим сценарієм. Коефіцієнт варіації PSE при цьому зростає до 11,24%.

Отримані результати свідчать, що збільшення частки пріоритетної складової фінансування не забезпечує автоматичного зростання сукупного потенційного економічного імпульсу. ТРІ характеризує масштаб і пріоритетність потреби регіону у трансформації туристичної інфраструктури, тоді як значення M_i сценарно відображає передбачуваний ступінь реалізації мультиплікативного потенціалу, залежно від управлінської зрілості. Оскільки вищому значенню ТРІ не обов'язково відповідає вище значення M_i , концентрація фінансування за критерієм пріоритетності трансформації не призводить автоматично до максимізації сукупного PSE.

Отже, коефіцієнт гарантованого фінансування (α) визначає баланс між територіальною рівномірністю та адресністю інвестиційної підтримки. Його вибір має враховувати необхідність забезпечення збалансованого просторового розвитку, підтримки всіх регіонів і концентрації додаткових ресурсів відповідно до встановленої пріоритетності трансформації туристичної інфраструктури. Водночас параметр (α) не є безпосереднім інструментом максимізації потенційного економічного імпульсу, оскільки ТРІ характеризує потребу у трансформації, а не очікувану інвестиційну віддачу.

Результати аналізу дають підстави використовувати сценарій 50:50, як базовий компромісний варіант у подальших розрахунках. Порівняно зі сценарієм 70:30 він посилює орієнтацію розподілу ресурсів на пріоритетність трансформації туристичної інфраструктури, а порівняно зі сценарієм 30:70 не спричиняє надмірного збільшення міжрегіональної диференціації фінансування. Зменшення сукупного PSE порівняно зі сценарієм 70:30 становить лише 0,352 млн грн, або близько 0,09%, що є, практично, незначною величиною. Крім того, базовий сценарій характеризується найнижчим серед розглянутих варіантів коефіцієнтом варіації PSE – 11,04%, хоча відмінності між сценаріями є незначними. Отже, співвідношення 50:50 прийнято як базовий сценарій, що

забезпечує прийнятне поєднання територіальної збалансованості, адресності підтримки та концентрації ресурсів відповідно до визначених пріоритетів трансформації регіональної туристичної інфраструктури.

Проведений аналіз чутливості засвідчив низьку чутливість сукупного потенційного економічного імпульсу до зміни коефіцієнта гарантованого фінансування (α) у межах досліджуваних сценаріїв. Незважаючи на помітне посилення диференціації міжрегіонального розподілу інвестиційних ресурсів, сукупний PSE змінюється від 394,414 до 395,117 млн грн. Різниця між максимальним і мінімальним значеннями становить 0,703 млн грн, тоді як різниця між максимальним і базовим значеннями дорівнює 0,352 млн грн, або близько 0,09 %. Отже, параметр (α) істотно впливає на структуру міжрегіонального розподілу фінансування, але лише незначно позначається на сукупному модельному результаті.

Разом з відзначеним, однофакторний аналіз чутливості передбачає варіювання лише одного керованого параметра при фіксованих значеннях інших змінних. У реальних умовах одночасно можуть змінюватися загальний обсяг інвестиційного фонду, рівень розвитку туристичної інфраструктури, управлінська зрілість, соціально-економічна результативність туристичної сфери та, відповідно, пріоритетність трансформації територій.

Для сучасних умов функціонування економіки України такими чинниками є воєнні й безпекові ризики, нестабільність бюджетного фінансування, зміни інституційної спроможності територій, коливання обсягів міжнародної технічної допомоги, інфляційні процеси та загальна макроекономічна невизначеність. За таких умов результати модельних розрахунків не можуть розглядатися як однозначно визначені прогнозні величини, що зумовлює необхідність застосування імітаційного моделювання для оцінювання варіативності результатів за одночасної зміни декількох вихідних параметрів [520]; [521].

Для оцінювання сценарної варіативності результатів запропонованої економіко-математичної моделі застосовано метод Монте-Карло. На відміну від проведеного однофакторного аналізу чутливості коефіцієнта гарантованого

фінансування α , імітаційне моделювання передбачає багаторазове випадкове генерування допустимих значень декількох параметрів моделі відповідно до встановлених законів розподілу та сценарних обмежень.

У межах імітаційного експерименту випадковому варіюванню підлягали загальний обсяг інвестиційного фонду B та індекси пріоритетності трансформації туристичної інфраструктури TRI_i . Адаптивні коефіцієнти потенційного мультиплікативного ефекту M_i зберігалися на базовому рівні M_i^0 , визначеному за фактичними значеннями UMI_i відповідно до формули (5.10). Такий підхід дає змогу оцінити сценарну стійкість рекомендованого розподілу інвестиційних ресурсів і потенційного сукупного економічного імпульсу до зміни обсягу доступного фінансування та трансформаційної пріоритетності регіонів без введення додаткових припущень щодо випадкової мінливості мультиплікативного коефіцієнта.

Значення B і TRI_i розглядалися як агреговані параметри моделі, сформовані на попередніх етапах розрахунку. Їх випадкове варіювання має сценарний, а не прогнозний характер і використовується для перевірки реакції кінцевих результатів на допустимі відхилення від базових значень. Отже, метод Монте-Карло застосовується для визначення розподілу можливих значень x_i та PSE_i і оцінювання їх середніх значень, стандартних відхилень з визначенням процентильних інтервалів у межах прийнятих припущень.

У зв'язку з відсутністю достатніх емпіричних даних для надійного встановлення ймовірнісних законів розподілу зазначених параметрів використано трикутний розподіл. Він дає змогу формалізувати сценарну невизначеність шляхом визначення мінімального, найбільш імовірного та максимального значень кожного параметра.

Щільність трикутного розподілу визначається за формулою:

$$f(x) = \begin{cases} \frac{2 \cdot (x-a)}{(b-a) \cdot (c-a)}, & a \leq x \leq b, \\ \frac{2 \cdot (c-x)}{(c-a) \cdot (c-b)}, & b < x \leq c, \\ 0, & \text{в інших випадках} \end{cases} \quad (5.14)$$

де a – мінімальне значення параметра; b – найбільш імовірне (базове) значення; c – максимальне значення; для змодельованих значень індексу пріоритетності трансформації встановлено обмеження: $0 \leq TPI_i^{(s)} \leq 1,0$ [521].

Як найбільш імовірні, прийнято базові розрахункові значення параметрів моделі, тоді як мінімальні та максимальні значення встановлено відповідно до прийнятих сценарних меж їх відхилення. Зазначені межі мають сценарний характер і не є статистичними довірчими інтервалами.

У кожній s -й імітаційній реалізації генерувалося одне спільне для всіх 24 регіонів значення загального обсягу інвестиційного фонду $B^{(s)}$, а значення $TPI_i^{(s)}$ генерувалися окремо для кожного регіону. Випадкові відхилення $B^{(s)}$ і $TPI_i^{(s)}$ і регіональні значення $TPI_i^{(s)}$ – моделювалися незалежно між регіонами. Таке припущення є спрощеним сценарним представленням невизначеності агрегованих параметрів і не відтворює можливих структурних та просторових взаємозалежностей між регіонами. Тому результати імітаційного моделювання інтерпретуються як оцінка сценарної стійкості розрахунків, а не як імовірнісний прогноз фактичної динаміки регіонального розвитку [520]; [521].

Обсяг фінансування i -го регіону у s -й ітерації визначається за формулою:

$$x_i^{(s)} = \frac{\alpha \cdot B^{(s)}}{n} + (1 - \alpha) \cdot B^{(s)} \cdot \frac{TPI_i^{(s)}}{\sum_{j=1}^n TPI_j^{(s)}}, \quad (5.15)$$

де α – частка гарантованої складової інвестиційного фонду; $B^{(s)}$ – загальний обсяг інвестиційного фонду у s -й ітерації; n – кількість регіонів, включених до розрахунку; $TPI_i^{(s)}$ – змодельоване значення індексу пріоритетності трансформації туристичної інфраструктури i -го регіону.

Формула (5.15) забезпечує повний розподіл сформованого в кожній ітерації інвестиційного фонду: $\sum_{i=1}^n x_i^{(s)} = B^{(s)}$.

$$PSE_i^{(s)} = x_i^{(s)} \cdot M_{0i}, \quad (5.16)$$

де $PSE_i^{(s)}$ потенційний сукупний економічний імпульс i -го регіону у s -й ітерації моделювання; $x_i^{(s)}$ – рекомендований обсяг інвестиційних ресурсів; M_{0i} – базове значення адаптивного коефіцієнта потенційного мультиплікативного ефекту, визначене за фактичним значенням UMI_i відповідно до формули (5.10).

Отже, метод Монте-Карло використовується для перевірки стійкості рекомендованого розподілу інвестиційних ресурсів і потенційного сукупного економічного імпульсу до одночасної зміни загального обсягу інвестиційного фонду та трансформаційної пріоритетності регіонів за незмінних базових значень адаптивних коефіцієнтів потенційного мультиплікативного ефекту.

За результатами імітаційного моделювання оцінка математичного сподівання PSE_i визначається як середнє значення:

$$\overline{PSE}_i = \frac{1}{N} \cdot \sum_{s=1}^N PSE_i^{(s)}, \quad (5.17)$$

де $N=1000$ – кількість імітаційних реалізацій.

Стандартне відхилення:

$$\sigma_i = \sqrt{\frac{1}{N-1} \sum_{s=1}^N (PSE_i^{(s)} - \overline{PSE}_i)^2}. \quad (5.18)$$

Коефіцієнт варіації визначається за формулою:

$$CV_i = \frac{\sigma_i}{\overline{PSE}_i} * 100, \quad (5.19)$$

де CV_i – коефіцієнт варіації потенційного сукупного економічного імпульсу i -го регіону, %; σ_i – стандартне відхилення результатів моделювання; $\overline{PSE}_i$ – середнє значення потенційного сукупного економічного імпульсу.

На відміну від коефіцієнта варіації, використаного в табл. 5.8 для оцінювання міжрегіональної диференціації PSE , у цьому випадку CV_i

характеризує варіативність модельного результату окремого регіону за 1000 імітаційних реалізацій. Коефіцієнт варіації використовується як показник сценарної стійкості отриманих результатів. Для його інтерпретації запропоновано таку авторську шкалу:

- $CV < 10\%$ – низька сценарна варіативність, або висока відносна стійкість результату;
- $10\% \leq CV < 20\%$ – помірна сценарна варіативність;
- $CV \geq 20\%$ – висока сценарна варіативність або низька відносна стійкість результату.

Межі варіювання визначено як авторські сценарні припущення. Для загального обсягу інвестиційного фонду встановлено діапазон відхилення $\pm 15\%$, що відображає порівняно вищу потенційну мінливість доступного фінансового ресурсу. Для TRI_i застосовано діапазон $\pm 10\%$, який моделює помірні відхилення оціненої трансформаційної пріоритетності від базових значень. Змодельовані значення TRI_i обмежуються інтервалом $[0;1]$. Обрані межі призначені для сценарної перевірки реакції моделі, але й не є статистично оціненими довірчими інтервалами (табл. 5.9).

Таблиця 5.9 – Параметри імітаційного моделювання методом Монте-Карло

Параметр	Найбільш імовірне значення	Мінімальне значення	Максимальне значення	Закон розподілу
Загальний обсяг інвестиційного фонду В, млн грн	100	85	115	трикутний
Індекс пріоритетності трансформації туристичної інфраструктури TRI_i	TRI_i^0	$0,90 \cdot TRI_i^0$	$1,10 \cdot TRI_i^0$	трикутний

Джерело: сформовано автором на основі [520]; [522]

Для оцінювання сценарної варіативності результатів виконано 1000 спільних імітаційних реалізацій економіко-математичної моделі. У результаті для кожного регіону сформовано емпіричну вибірку із 1000 значень потенційного сукупного економічного імпульсу.

Достатність такої кількості реалізацій для оцінювання середнього значення обґрунтовано величиною відносної стандартної похибки Монте-Карло:

$$RSE_{MC,i} = \frac{CV_i}{\sqrt{N}}, \quad (5.20)$$

де $RSE_{MC,i}$ – відносна стандартна похибка Монте-Карло для оцінювання середнього значення, %; CV_i – коефіцієнт варіації потенційного сукупного економічного імпульсу i -го регіону, %; N – кількість імітаційних реалізацій.

За максимального отриманого значення $CV_i=6,65\%$ і $N = 1000$, відносна стандартна похибка Монте-Карло для оцінювання середнього значення становить близько 0,21%, тобто є незначною порівняно з величиною модельованої сценарної варіативності [522].

Розрахунки виконано у програмному середовищі Python 3.12.13 з використанням бібліотеки NumPy 2.3.5. Для забезпечення відтворюваності результатів застосовано генератор псевдовипадкових чисел PCG64 з фіксованим початковим значенням $seed=100$ [523]; [517].

За результатами моделювання для кожного регіону визначено середнє значення PSE, стандартне відхилення, коефіцієнт варіації, мінімальне й максимальне значення, а також 5-й і 95-й процентилі емпіричного розподілу. Інтервал між 5-м і 95-м процентилями охоплює центральні 90 % змодельованих значень і характеризує сценарну варіативність PSE за прийнятих параметрів моделювання; він не є довірчим або гарантованим прогностичним інтервалом [523; 524].

Результати імітаційного моделювання свідчать про близькість середніх значень потенційного сукупного економічного імпульсу до відповідних базових оцінок. На рівні окремих регіонів абсолютне відхилення середнього PSE від базового значення не перевищує 0,063 млн грн, а відносне – 0,36%. Середнє значення сукупного PSE за результатами 1000 імітаційних реалізацій становить 395,824 млн грн порівняно з базовим значенням 394,765 млн грн. Абсолютна різниця дорівнює 1,059 млн грн, а відносна – близько 0,27%.

Таблиця 5.10 – Статистичні характеристики розподілу потенційного сукупного економічного імпульсу (PSE) за результатами 1000 імітаційних реалізацій методом Монте-Карло

Область	Базове PSE, млн грн	Середнє PSE, млн грн	5-й процентиль, млн грн	95-й процентиль, млн грн	Мінімум, млн грн	Максимум, млн грн	σ , млн грн	CV, %
Вінницька	18,216	18,248	16,290	20,232	15,099	21,320	1,201	6,58
Волинська	17,161	17,201	15,355	19,008	14,382	20,186	1,113	6,47
Дніпропетровська	14,986	15,010	13,408	16,698	12,565	17,784	0,994	6,62
Донецька*	13,833	13,877	12,457	15,393	11,309	15,989	0,893	6,44
Житомирська	15,275	15,330	13,700	17,034	12,609	17,933	1,008	6,57
Закарпатська	20,009	20,057	17,872	22,298	16,890	23,428	1,311	6,54
Запорізька	11,833	11,857	10,568	13,102	9,865	13,964	0,771	6,50
Івано-Франківська	19,296	19,347	17,263	21,402	16,256	22,821	1,279	6,61
Київська	16,463	16,507	14,724	18,275	13,882	19,378	1,052	6,37
Кіровоградська	16,197	16,244	14,466	18,003	13,343	18,968	1,068	6,57
Луганська*	14,392	14,424	12,891	16,003	11,838	17,061	0,945	6,55
Львівська	18,030	18,082	16,101	20,139	15,309	21,123	1,185	6,55
Миколаївська	15,984	16,034	14,321	17,750	13,320	18,789	1,037	6,47
Одеська	17,232	17,273	15,457	19,210	14,534	20,224	1,126	6,52
Полтавська	17,895	17,959	15,989	19,915	14,766	21,169	1,182	6,58
Рівненська	16,738	16,794	14,912	18,703	13,915	19,649	1,117	6,65
Сумська	16,731	16,774	14,995	18,594	13,881	19,695	1,090	6,50
Тернопільська	18,608	18,658	16,650	20,684	15,646	21,967	1,219	6,53
Харківська	14,293	14,338	12,801	15,968	11,968	16,974	0,936	6,53
Херсонська*	16,686	16,729	14,920	18,538	14,027	19,430	1,096	6,55
Хмельницька	15,829	15,877	14,161	17,622	13,052	18,625	1,040	6,55
Черкаська	16,203	16,253	14,512	17,959	13,506	19,054	1,048	6,45
Чернівецька	16,608	16,642	14,877	18,440	13,884	19,322	1,084	6,51
Чернігівська	16,264	16,308	14,608	18,090	13,746	19,532	1,051	6,45
Україна, сукупно	394,765	395,824	354,774	437,467	338,544	452,08	24,609	6,22

Примітка: базове значення PSE розраховано за $B=100$ млн грн, $\alpha=0,5$, $TPi=TPi^0$ та $Mi=M_i^0$. Мінімум і максимум є крайніми значеннями, отриманими серед 1000 імітаційних реалізацій. Статистичні характеристики для України обчислені безпосередньо з розподілу сукупного PSE у кожній ітерації; вони не є сумами регіональних процентилів, мінімумів і максимумів. Розрахунки та підсумкові значення отримано за неокругленими даними, тому можливі незначні розбіжності із сумою наведених у таблиці округлених значень.

Джерело: розраховано автором за результатами імітаційного моделювання методом Монте-Карло, виконаного у програмному середовищі Python із використанням бібліотеки NumPy [520–524]

Незначне перевищення середнього сукупного PSE над базовим значенням зумовлене випадковою варіативністю скінченної кількості імітаційних реалізацій та нелінійним характером пропорційного розподілу пріоритетної складової фонду між регіонами. Воно не свідчить про систематичне зростання фактичної результативності інвестиційних рішень.

Коефіцієнт варіації PSE за регіонами змінюється від 6,37% у Київській області до 6,65% у Рівненській області. Відповідно до запропонованої авторської шкали, всі отримані значення характеризують низьку сценарну варіативність результатів у межах установлених діапазонів зміни параметрів. Незначний розмах регіональних значень CV_i свідчить про відносно однорідну чутливість модельних результатів до прийнятих випадкових збурень.

Для України загалом стандартне відхилення сукупного PSE становить 24,609 млн грн, а коефіцієнт варіації – 6,22%. Нижче значення сукупного коефіцієнта варіації, порівняно з регіональними показниками, пояснюється агрегуванням різноспрямованих регіональних відхилень TPI_i , частина яких взаємно компенсується під час підсумовування результатів. Водночас зміна загального обсягу інвестиційного фонду B залишається спільним чинником, що односпрямовано впливає на результати всіх регіонів.

Для візуалізації результатів побудовано гістограму емпіричного розподілу сукупного потенційного економічного імпульсу, визначеного в кожній імітації як сума регіональних значень $PSE_i^{(s)}$ (рис. 5.4).

Мінімальні й максимальні значення PSE відображають крайні результати, отримані серед 1000 імітаційних реалізацій, і не можуть розглядатися як теоретичні або гарантовані межі майбутнього економічного імпульсу. Для змістовної інтерпретації результатів доцільно використовувати середнє значення, стандартне відхилення, коефіцієнт варіації та інтервал між 5-м і 95-м процентилями, який охоплює центральні 90% змодельованих значень.

Як видно з рис. 5.4, змодельовані значення сукупного PSE концентруються навколо середнього рівня 395,824 млн грн. Центральні 90% результатів розташовані в інтервалі від 354,774 до 437,467 млн грн, а повний емпіричний діапазон становить від 338,544 до 452,080 млн грн. Гістограма використовується лише для описової характеристики емпіричного розподілу й не є підставою для висновку про відповідність результатів певному теоретичному закону розподілу [522]; [523].

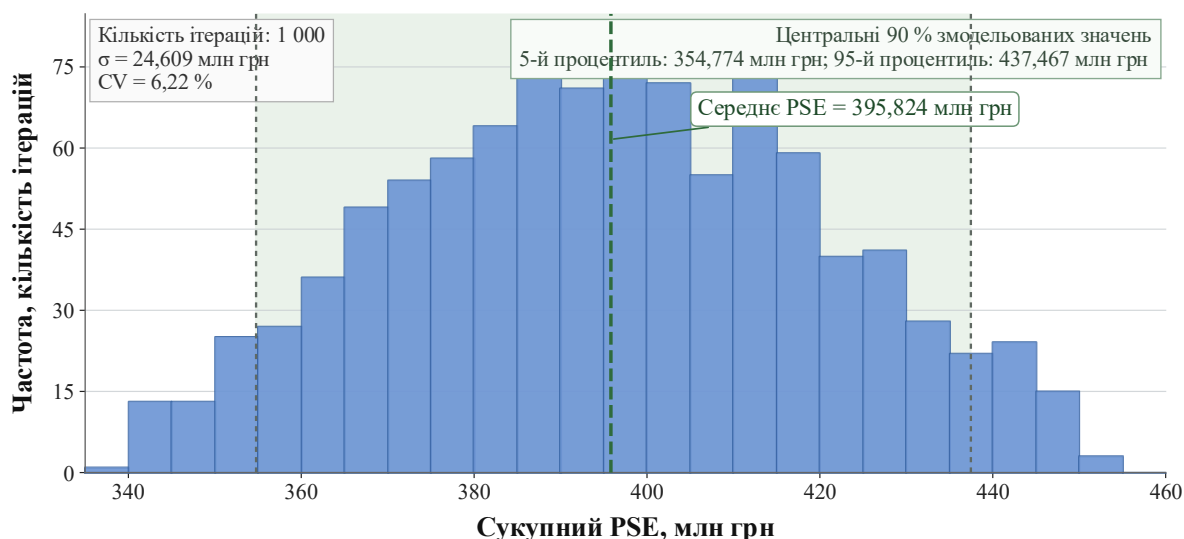


Рисунок 5.4 – Розподіл змодельованих значень потенційного сукупного економічного імпульсу (PSE) за результатами 1000 ітерацій методом Монте-Карло

Джерело: розраховано та побудовано автором

Отже, імітаційне моделювання засвідчило низьку сценарну варіативність регіональних і сукупних значень PSE у межах установлених діапазонів зміни загального обсягу інвестиційного фонду та індексів пріоритетності трансформації туристичної інфраструктури. Отримані висновки є справедливими лише за фіксованого значення $\alpha=0,5$, базових значень M_{0i} , прийнятих законів розподілу та припущення про незалежність випадкових величин B і TP_i . Тому результати характеризують сценарну стійкість розрахунків, але не є підтвердженням фактичної прогностної точності або загальної надійності моделі поза межами заданих умов [523]; [524].

У підрозділі 5.2 розроблено та апробовано економіко-математичну модель підтримки прийняття інвестиційних рішень щодо розвитку регіональної туристичної інфраструктури. Запропонована модель поєднує результати комплексного оцінювання територій із формалізованою процедурою розподілу обмежених інвестиційних ресурсів та оцінюванням потенційного сукупного економічного імпульсу від їх використання.

Особливістю моделі є інтегроване використання авторського індексу пріоритетності трансформації туристичної інфраструктури (TPI), адаптивного коефіцієнта потенційного мультиплікативного ефекту та взаємопов'язаних показників PEI і PSE. При цьому PEI є відносною нормованою формою модельного результату, призначеною для міжрегіонального порівняння, тоді як PSE характеризує його умовний масштаб у вартісному вимірі. Розроблений інструментарій забезпечує взаємозв'язок між діагностуванням трансформаційних потреб регіонів, обґрунтуванням рекомендованого розподілу інвестиційних ресурсів та сценарним оцінюванням потенційних економічних наслідків їх використання.

Проведений аналіз чутливості показав, що зміна співвідношення між гарантованою та пріоритетною складовими фінансування впливає переважно на рівень міжрегіональної диференціації інвестиційної підтримки, лише незначно змінюючи сукупний потенційний економічний імпульс. Імітаційне моделювання методом Монте-Карло засвідчило відносну сценарну стійкість розрахункових результатів до одночасного випадкового варіювання загального обсягу інвестиційного фонду та індексів пріоритетності трансформації туристичної інфраструктури в межах установлених відхилень і прийнятих модельних припущень.

Практична цінність розробленої моделі полягає в можливості її використання як аналітичного інструменту під час формування державних і регіональних програм інвестиційної підтримки розвитку туристичної інфраструктури, інвестиційних портфелів та середньострокових планів публічних інвестицій [494]; [513]; [514–518]. Запропонований підхід дає змогу формувати рекомендований розподіл заданого обсягу фінансових ресурсів між регіонами, оцінювати потенційний масштаб економічного імпульсу та визначати варіативність модельних результатів за різних сценарних умов.

Застосування моделі на рівні територіальних громад або туристичних дестинацій можливе за умови формування порівнянної інформаційної бази, адаптації системи показників TI, UMI, SEPI і TPI, уточнення їх ваг та

забезпечення єдиного порядку нормування вихідних даних. Без такої адаптації результати регіональної апробації не можуть механічно переноситися на місцевий рівень.

Структура моделі також може бути адаптована до інших напрямів регіональної політики, у яких виникає потреба в розподілі обмежених фінансових ресурсів між територіями з урахуванням визначених пріоритетів. Така адаптація потребуватиме змістовного перегляду системи оцінних показників, способу формування індексу пріоритетності, параметрів моделі, економічної інтерпретації результативного показника та сценарних меж варіювання.

5.3 Стратегічне позиціонування регіонів та апробація диференційованих стратегій інноваційного розвитку туристичної інфраструктури

Апробація запропонованого організаційно-економічного механізму здійснюється через узгоджене поєднання його стратегічного та економічного компонентів. У підрозділі 5.2 економічний компонент набув прикладної реалізації, тоді як стратегічний конкретизовано через формування диференційованих стратегій інноваційного розвитку туристичної інфраструктури з урахуванням пріоритетності її трансформації.

Методичною основою стратегічного позиціонування є результати комплексного оцінювання територій, отримані у четвертому розділі дисертації. Інтегральний індекс розвитку туристичної інфраструктури ТІ характеризує фактичний рівень її розвитку, індекс управлінської зрілості UMI – спроможність системи управління забезпечувати стратегічні зміни, а індекс соціально-економічної результативності функціонування туристичної сфери SEPI – досягнуті економічні та соціальні результати її функціонування. Інтеграція зазначених показників здійснюється за допомогою індексу пріоритетності

трансформації туристичної інфраструктури ТРІ, який відображає відносну потребу території у трансформаційних змінах [160]; [177]; [323].

Значення ТРІ є формалізованою основою стратегічного позиціонування територій, їх віднесення до відповідних стратегічних груп і вибору пріоритетної стратегії інноваційного розвитку туристичної інфраструктури. Стратегічна група характеризує масштаб і пріоритетність необхідних трансформаційних змін, а закріплена за нею стратегія визначає основну спрямованість управлінського впливу.

Референтні моделі управління, виокремлені за результатами типологізації регіонів Європейського Союзу, використовуються як організаційно-інституційна основа реалізації відповідних стратегій. Їх застосування не змінює результатів стратегічного позиціонування за ТРІ, а конкретизує спосіб організації взаємодії суб'єктів, координації ресурсів і практичного виконання стратегічних заходів. Комплементарні стратегії доповнюють пріоритетний напрям, забезпечуючи комплексність трансформації туристичної інфраструктури.

Отже, алгоритм формування стратегічних управлінських рішень має такий вигляд:

комплексне оцінювання (TI, UMI, SEPI) → ТРІ → стратегічна група → пріоритетна стратегія → референтна модель її реалізації → комплементарні стратегії

Результати стратегічної складової узгоджуються з результатами економічної складової механізму, реалізованої у підрозділі 5.2, під час формування комплексного управлінського рішення та дорожньої карти його практичного впровадження.

Запропонований алгоритм забезпечує формалізований перехід від результатів комплексного оцінювання територій до вибору диференційованих стратегій інноваційного розвитку туристичної інфраструктури та визначення організаційно-інституційних і ресурсних умов їх реалізації.

Індекс пріоритетності трансформації туристичної інфраструктури (ТРІ) використовується для оцінювання масштабу трансформаційних потреб територій і визначення рівня пріоритетності інфраструктурних перетворень. Межі відповідних рівнів пріоритетності наведено в табл. 4.44, а критерії віднесення територій до стратегічних груп – у табл. 5.11.

Таблиця 5.11 – Критерії формування стратегічних груп регіонів за індексом пріоритетності трансформації туристичної інфраструктури

Стратегічна група	Рівень пріоритетності за ТРІ	Стратегічна спрямованість розвитку
I. Регіони стратегічного прориву	Дуже високий пріоритет трансформації	Комплексна та поетапна трансформація туристичної інфраструктури, що передбачає усунення критичних інфраструктурних і управлінських дефіцитів, мобілізацію ресурсів, посилення інституційної спроможності та підготовку інвестиційних проєктів відповідно до рівня готовності території.
II. Регіони інтенсивної трансформації	Високий пріоритет трансформації	Прискорений розвиток туристичної інфраструктури через модернізацію ключових її складових, активізацію інвестиційної діяльності та вдосконалення механізмів управління.
III. Регіони селективного розвитку	Середній пріоритет трансформації	Вибіркова трансформація найбільш проблемних елементів туристичної інфраструктури та підвищення ефективності функціонування її пріоритетних складових.
IV. Регіони локальної трансформації	Низький пріоритет трансформації	Локальне вдосконалення окремих елементів туристичної інфраструктури, підвищення ефективності використання наявного потенціалу та посилення конкурентних переваг території.
V. Регіони підтримувального розвитку	Дуже низький пріоритет трансформації	Підтримання досягнутого рівня розвитку туристичної інфраструктури, збереження її конкурентних переваг та забезпечення довгострокової стійкості функціонування.

Джерело: сформовано автором

Результати стратегічного групування свідчать про суттєві відмінності між регіонами України за рівнем пріоритетності трансформації туристичної інфраструктури. Віднесення території до відповідної стратегічної групи здійснюється за розрахованим значенням ТРІ. Кожній стратегічній групі відповідає пріоритетна стратегія інноваційного розвитку, зміст якої визначається рівнем і масштабом необхідних трансформаційних змін. Референтна модель управління конкретизує організаційно-інституційний спосіб реалізації обраної

стратегії, а комплементарні стратегії доповнюють її та забезпечують комплексність трансформації туристичної інфраструктури.

Результати стратегічного групування регіонів України за індексом пріоритетності трансформації туристичної інфраструктури (ТРІ) наведено в табл. 5.12.

Таблиця 5.12 – Стратегічне групування регіонів України за рівнем пріоритетності трансформації туристичної інфраструктури

Стратегічна група	Регіони
I. Регіони стратегічного прориву (дуже високий пріоритет трансформації)	Не виявлено
II. Регіони інтенсивної трансформації (високий пріоритет трансформації)	Вінницька, Волинська, Донецька*, Житомирська, Закарпатська, Запорізька, Івано-Франківська, Кіровоградська, Луганська*, Миколаївська, Полтавська, Рівненська, Сумська, Тернопільська, Херсонська*, Хмельницька, Черкаська, Чернівецька, Чернігівська області
III. Регіони селективного розвитку (середній пріоритет трансформації)	Дніпропетровська, Київська, Львівська, Одеська, Харківська області
IV. Регіони локальної трансформації (низький пріоритет)	Не виявлено
V. Регіони підтримувального розвитку (дуже низький пріоритет трансформації)	Не виявлено

Примітка. Стратегічне групування виконано на основі розрахованих значень індексу пріоритетності трансформації туристичної інфраструктури (ТРІ). Для Донецької, Луганської та Херсонської областей результати стратегічного позиціонування слід інтерпретувати з урахуванням безпекових обмежень, масштабів руйнування туристичної інфраструктури та особливостей повоєнного відновлення.

Джерело: сформовано автором

Відповідність між стратегічними групами та пріоритетними стратегіями сформовано на основі змісту й масштабу трансформаційних змін, визначених для кожного рівня ТРІ (табл. 5.13). Результати типологізації регіонів Європейського Союзу використовуються на наступному етапі – для обґрунтування референтних моделей організаційно-інституційної реалізації вже визначених стратегій [206]; [295]; [323]; [355–361]; [507–509]. Запропонована відповідність між стратегічними групами та пріоритетними стратегіями має нормативно-рекомендаційний характер у межах авторського організаційно-економічного механізму, тоді як конкретний зміст стратегічних заходів

уточнюється з урахуванням ресурсних, просторових, безпекових та інституційних особливостей території. Логіка визначеної відповідності ґрунтується на співвідношенні масштабу трансформаційних потреб і характеру необхідного стратегічного впливу.

Таблиця 5.13 – Відповідність стратегічних груп і пріоритетних стратегій інноваційного розвитку туристичної інфраструктури

Стратегічна група	Рівень пріоритетності за ТРІ	Пріоритетна стратегія	Основна спрямованість стратегії
Регіони стратегічного прориву	Дуже високий	Стратегія партнерського розвитку	Мобілізація ресурсів, реалізація комплексних інфраструктурних проєктів, розвиток публічно-приватного партнерства
Регіони інтенсивної трансформації	Високий	Стратегія кластерної інтеграції	Об'єднання суб'єктів туристичної діяльності, розвиток міжмуніципальної кооперації та комплексних туристичних продуктів
Регіони селективного розвитку	Середній	Стратегія цифрової трансформації	Цифровізація управління, інтеграція інформаційних ресурсів і розвиток цифрових туристичних сервісів
Регіони локальної трансформації	Низький	Стратегія маркетингової концентрації	Формування бренду, просування туристичного продукту та посилення ринкової присутності території
Регіони підтримувального розвитку	Дуже низький	Стратегія забезпечення конкурентної стійкості	Збереження сформованих переваг, підвищення якості сервісів і підтримання довгострокової стійкості

Джерело: сформовано автором

Дуже високий рівень пріоритетності передбачає мобілізацію значних ресурсів і координацію комплексних інфраструктурних проєктів, що зумовлює вибір стратегії партнерського розвитку. Високий рівень потребує системної інтеграції суб'єктів туристичної діяльності та територій, тому йому відповідає стратегія кластерної інтеграції. Середній рівень орієнтує на вибіркове вдосконалення найбільш проблемних складових інфраструктури, зокрема за допомогою цифрових технологій та інформаційної інтеграції. Низький рівень передбачає концентрацію на локальних конкурентних перевагах, брендингу і

просуванні туристичного продукту, тоді як дуже низький рівень зумовлює необхідність підтримання результатів та забезпечення конкурентної стійкості.

Наведена відповідність забезпечує формалізований перехід від стратегічного позиціонування території за значенням ТРІ до вибору пріоритетної стратегії інноваційного розвитку туристичної інфраструктури. Отже, стратегічна група визначає не лише масштаб трансформаційних змін, але і основну спрямованість стратегічного впливу. Після визначення пріоритетної стратегії встановлюється референтна модель управління, яка конкретизує організаційно-інституційний спосіб її реалізації. Модель управління забезпечує організацію взаємодії суб'єктів туристичної сфери, координацію ресурсів, розподіл функцій і практичне виконання стратегічних заходів.

Теоретико-методичною основою визначення референтних моделей управління стали результати типологізації репрезентативних регіонів Європейського Союзу, виконаної у четвертому розділі дослідження. Виокремлені моделі використовуються не як об'єкти прямого запозичення, а як організаційно-інституційна основа реалізації відповідних стратегій з урахуванням умов функціонування туристичної інфраструктури в Україні [206]; [295]; [323]; [355–361]; [494]; [495]; [507–509]. Функціональну характеристику референтних моделей наведено в табл. 5.14.

Референтні моделі управління використовуються не як окрема основа стратегічного позиціонування, а як організаційно-інституційні форми практичної реалізації стратегій, визначених за результатами групування територій за ТРІ. Вибір відповідної моделі здійснюється з огляду на функціональний зміст пріоритетної стратегії.

Функціональне призначення референтних моделей відповідає змісту визначених пріоритетних стратегій. Модель спільного врядування та державно-приватного партнерства формує організаційне підґрунтя стратегії партнерського розвитку через міжсекторальну взаємодію, мобілізацію ресурсів і координацію комплексних інфраструктурних проєктів [206]; [361]; [494]; [504].

Таблиця 5.14 – Результати функціонального зіставлення референтних моделей управління реалізацією стратегій інноваційного розвитку туристичної інфраструктури

Референтна модель	Основні організаційно-управлінські функції	Стратегічне призначення
Модель спільного врядування та державно-приватного партнерства	Партнерство, міжсекторальна координація, мобілізація ресурсів, розподіл ризиків	Організаційне забезпечення партнерського розвитку та реалізації комплексних інфраструктурних проєктів
Кластерна модель управління	Мережева взаємодія, інтеграція учасників, міжмуніципальна кооперація	Організаційне забезпечення кластерної інтеграції та формування комплексних туристичних продуктів
Модель інтелектуального управління туризмом	Цифровізація, інтеграція даних, інформаційно-аналітична підтримка рішень	Організаційне забезпечення цифрової трансформації туристичної інфраструктури
Модель управління туристичною дестинацією	Управління дестинацією, маркетинг, брендинг, координація учасників	Організаційне забезпечення маркетингової концентрації та підтримання конкурентної стійкості

Примітка: принципи сталого розвитку, екологічної та безпекової відповідальності, соціальної інклюзивності, участі місцевих громад, ресурсоефективності та збереження природної й культурної спадщини мають наскрізний характер і враховуються під час реалізації всіх референтних моделей, пріоритетних і комплементарних стратегій [1]; [38]; [39]; [78]; [128]; [139]; [141]; [357].

Джерело: сформовано автором за результатами типологізації регіонів Європейського Союзу, наведеної у розділі 4 [206; 295; 323; 355–361; 507–509]

Кластерна модель управління забезпечує реалізацію стратегії кластерної інтеграції через мережеву взаємодію, міжмуніципальну співпрацю та формування комплексних туристичних продуктів [355]; [368]; [510]. Модель інтелектуального управління туризмом є організаційною основою стратегії цифрової трансформації та передбачає інтеграцію даних, цифрових сервісів з інформаційно-аналітичними системами підтримки управлінських рішень [319]; [345]; [367]. Модель управління туристичною дестинацією забезпечує реалізацію стратегій маркетингової концентрації та конкурентної стійкості шляхом територіального брендингу, просування туристичних продуктів і координації учасників дестинації [356]; [358]; [508–509].

Отже, референтна модель визначає організаційно-інституційний спосіб реалізації пріоритетної стратегії, а комплементарні стратегії доповнюють

основний напрям та забезпечують комплексність трансформації туристичної інфраструктури. Узагальнену відповідність стратегічних груп, пріоритетних стратегій, референтних моделей управління і комплементарних стратегій наведено в табл. 5.15.

Таблиця 5.15 – Інтегрована матриця стратегічного позиціонування та організаційного забезпечення реалізації стратегій інноваційного розвитку туристичної інфраструктури

Стратегічна група	Пріоритетна стратегія	Референтна модель управління	Комплементарні стратегії
Регіони стратегічного прориву	Стратегія партнерського розвитку	Модель спільного врядування та державно-приватного партнерства	Кластерна інтеграція; цифрова трансформація
Регіони інтенсивної трансформації	Стратегія кластерної інтеграції	Кластерна модель управління	Партнерський розвиток; цифрова трансформація
Регіони селективного розвитку	Стратегія цифрової трансформації	Модель інтелектуального управління туризмом	Маркетингова концентрація; кластерна інтеграція
Регіони локальної трансформації	Стратегія маркетингової концентрації	Модель управління туристичною дестинацією	Цифрова трансформація; кластерна інтеграція
Регіони підтримувального розвитку	Стратегія забезпечення конкурентної стійкості	Модель управління туристичною дестинацією	Маркетингова концентрація; цифрова трансформація

Примітка: віднесення території до стратегічної групи та вибір пріоритетної стратегії здійснюються за значенням індексу пріоритетності трансформації туристичної інфраструктури ТРІ. Референтна модель визначає організаційно-інституційний спосіб реалізації обраної стратегії, а комплементарні стратегії забезпечують комплексність її практичного впровадження.

Джерело: сформовано автором за результатами стратегічного групування регіонів України за ТРІ та типологізації референтних моделей управління туристичною інфраструктурою в регіонах Європейського Союзу [206]; [295]; [323]; [355–361]; [495]; [496]; [501–506]

Наведена матриця забезпечує формалізований перехід від стратегічного позиціонування територій за ТРІ до визначення пріоритетних стратегій і референтних моделей їх реалізації. Пріоритетна стратегія визначає основну спрямованість трансформаційних змін, референтна модель – організаційно-інституційний спосіб їх реалізації, а комплементарні стратегії доповнюють базовий напрям і забезпечують комплексність розвитку туристичної

інфраструктури. Одна й та сама референтна модель може забезпечувати реалізацію різних за змістом стратегій. Зокрема, для регіонів локальної трансформації, модель управління туристичною дестинацією спрямована на маркетингову концентрацію, а для регіонів підтримувального розвитку – на забезпечення конкурентної стійкості, підвищення якості управління та збереження сформованих переваг [356]; [358]; [501–506].

Економічна складова організаційно-економічного механізму доповнює стратегічне рішення обґрунтуванням рекомендованого розподілу заданого обсягу інвестиційних ресурсів та сценарним оцінюванням потенційного сукупного економічного імпульсу. Отримані результати використовуються під час узгодження масштабів, етапності та строків практичної реалізації обраної стратегії, але не визначають загальну фактичну потребу у фінансуванні території. Сформовано взаємозв'язок між результатами комплексного оцінювання територій, індексом пріоритетності трансформації туристичної інфраструктури, стратегічним позиціонуванням, пріоритетними стратегіями, референтними моделями управління, комплементарними стратегіями та економічним обґрунтуванням їх реалізації. Послідовність відповідних етапів наведено на рис. 5.5.

Рисунок 5.5 відображає послідовність формування стратегічних управлінських рішень у межах запропонованого організаційно-економічного механізму. Інформаційно-аналітичною основою алгоритму є результати комплексного оцінювання території за індексами розвитку туристичної інфраструктури ТІ, управлінської зрілості УМІ та соціально-економічної результативності функціонування туристичної сфери SEPI, інтегрованими в індекс пріоритетності трансформації туристичної інфраструктури ТРІ.

За значенням ТРІ територія належить до відповідної стратегічної групи, для якої визначається пріоритетна стратегія інноваційного розвитку. Референтна модель управління конкретизує організаційно-інституційний спосіб реалізації цієї стратегії, а комплементарні стратегії доповнюють її та забезпечують комплексність трансформаційних заходів.

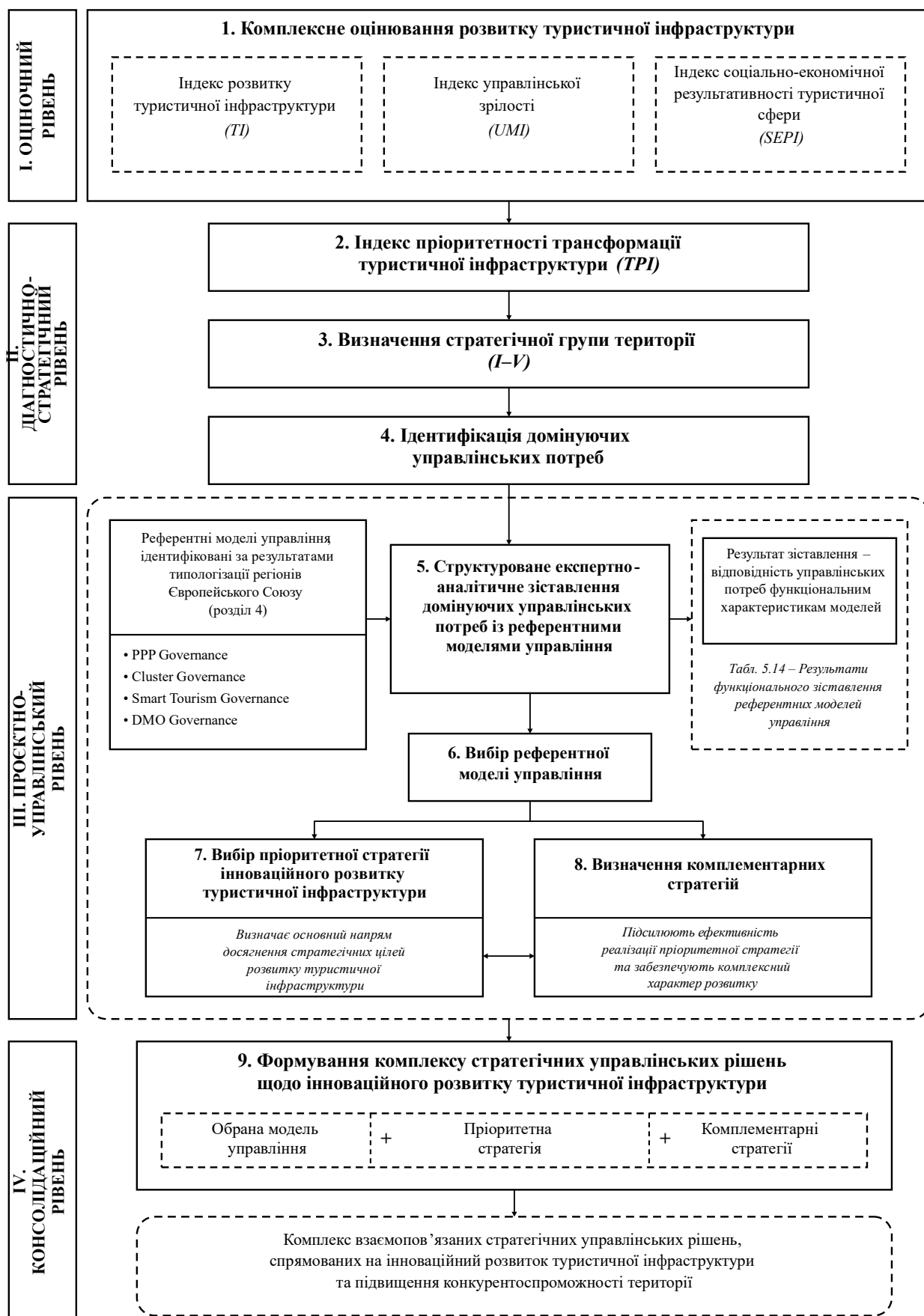


Рисунок 5.5 – Алгоритм формування стратегічних управлінських рішень щодо інноваційного розвитку туристичної інфраструктури

Джерело: сформовано автором

Паралельно реалізується економічна складова механізму, яка забезпечує обґрунтування рекомендованого розподілу заданого обсягу інвестиційних ресурсів і сценарне оцінювання потенційного сукупного економічного імпульсу. Результати стратегічної та економічної складових узгоджуються під час формування комплексного управлінського рішення і дорожньої карти його реалізації.

Запропонований алгоритм може бути адаптований до застосування на регіональному рівні, рівні територіальних громад і туристичних дестинацій. Така адаптація потребує формування порівнянної інформаційної бази, уточнення складу показників ТІ, УМІ і SEPI, їх ваг, джерел даних та порядку нормування відповідно до масштабу території. Дотримання єдиної логіки формування управлінських рішень дає змогу враховувати особливості конкретної території та підвищувати обґрунтованість її стратегічного позиціонування, вибору пріоритетної стратегії та організаційного забезпечення її реалізації [241]; [497]; [500].

Застосування запропонованого алгоритму на рівні територіальних громад має адаптаційно-демонстраційний характер. Збереження загальної послідовності стратегічного позиціонування не виключає необхідності уточнення складу вихідних показників, їх ваг, інформаційної бази та порядку нормування відповідно до масштабу місцевої територіальної системи. Для повномасштабного міжмуніципального застосування доцільним є додаткове калібрування інтервалів ТРІ на репрезентативній сукупності територіальних громад.

Для демонстрації можливості практичного застосування стратегічної складової запропонованого організаційно-економічного механізму та адаптації його інструментарію до місцевого рівня, апробацію проведено на прикладі Самарівської та Перещепинської міських територіальних громад Дніпропетровської області.

Практична апробація стратегічної складової запропонованого організаційно-економічного механізму в Самарівській міській територіальній

громаді здійснювалася в межах науково-консультаційної співпраці відповідно до укладеного меморандуму, яким передбачено участь автора у підготовці стратегічних документів, грантових проєктів і рекомендацій щодо розвитку громади.

Практичне використання результатів дослідження у Перещепинській міській територіальній громаді пов'язане з участю автора як старшого наукового співробітника у виконанні у 2025 р. двох госпдоговірних науково-дослідних тем: «Оцінка впливу збройної агресії РФ на соціально-економічний стан Перещепинської міської територіальної громади та обґрунтування механізмів його відновлення» і «Дослідження туристичного потенціалу Перещепинської міської територіальної громади та формування стратегічних напрямів його розвитку», виконаних на замовлення виконавчого комітету Перещепинської міської ради.

Апробацію проведено у два взаємопов'язані етапи. На першому етапі для кожної громади розраховано інтегральні індекси розвитку туристичної інфраструктури ТІ, управлінської зрілості UMI, соціально-економічної результативності функціонування туристичної сфери SEPI та пріоритетності трансформації туристичної інфраструктури ТРІ. Значення ТРІ використано для віднесення громад до відповідних стратегічних груп і визначення пріоритетних стратегій інноваційного розвитку. Референтні моделі управління обґрунтовано як організаційно-інституційні форми реалізації визначених стратегій, а комплементарні стратегії – як напрями, що забезпечують комплексність трансформаційних заходів.

Інформаційну базу оцінювання становили статистичні та адміністративні дані за 2023–2024 рр., відомості місцевих бюджетів, стратегій і програм розвитку, звіти про їх виконання, офіційні вебсайти міських рад та матеріали виконаних науково-дослідних робіт.

Показник ТІ визначено за забезпеченістю громад туристичною, транспортною, культурно-дозвіллевою, природно-рекреаційною та цифровою інфраструктурою; UMI – за одинадцятьма критеріями управлінської зрілості;

SEPI – за показниками туристичного збору, податкових надходжень, зайнятості, внеску туристичної діяльності в місцеву економіку та бюджетного фінансування туризму. Динамічні показники узагальнено за 2023-2024 рр., а наявність інфраструктурних об'єктів та управлінських практик зафіксовано станом на 31 грудня 2024 р. Первинні показники нормовані в інтервалі від 0 до 1.

На другому етапі, відповідно до економіко-математичної моделі, розробленої у підрозділі 5.2, здійснено ресурсне обґрунтування визначених стратегічних рішень. Для демонстрації алгоритму умовно задано модельний інвестиційний фонд у розмірі 4,0 млн грн, 50% якого розподілено між громадами порівну, а 50% – пропорційно до значень ТРІ. Зазначений обсяг не характеризує фактичної інвестиційної потреби громад, а використовується виключно для порівняльної апробації моделі.

За результатами розрахунків для Самарівської громади визначено 1,821 млн грн модельного фінансування, а для Перещепинської – 2,179 млн грн. Відповідні значення індексу відносного інвестиційного забезпечення становлять 0,911 і 1,089; адаптивного коефіцієнта потенційного мультиплікативного ефекту – 3,756 і 4,212; відносного індексу потенційного економічного ефекту – 3,421 і 4,588; потенційного сукупного економічного імпульсу – 6,841 і 9,176 млн грн. Розрахунки виконано безпосередньо за показниками громад незалежно від значень відповідних областей. Результати апробації наведено в табл. 5.16.

Результати апробації засвідчили відмінності стратегічних позицій досліджуваних громад. Самарівська міська територіальна громада характеризується порівняно розвиненою туристичною інфраструктурою, сформованою сферою обслуговування, транспортною доступністю та значним потенційним ринком відвідувачів у межах Дніпровської агломерації. Поєднання історико-культурних об'єктів, природно-рекреаційних ресурсів, міського середовища та подієвих практик створює передумови для розвитку культурно-пізнавального, подієвого, сімейного та короткотривалого туризму [253]; [525].

Таблиця 5.16 – Результати апробації стратегічної та економічної складових організаційно-економічного механізму в Самарівській та Перещепинській міських територіальних громадах

Показник	Самарівська МТГ	Перещепинська МТГ
TI	0,64	0,38
UMI	0,62	0,74
SEPI	0,57	0,42
TPI	0,46	0,66
Загальний модельний фонд В, млн грн	4,00	
Рекомендований обсяг інвестицій x_i , млн грн	1,821	2,179
Індекс відносного інвестиційного забезпечення FI_i	0,911	1,089
Адаптивний коефіцієнт потенційного мультиплікативного ефекту M_i	3,756	4,212
Відносний індекс потенційного економічного ефекту PEI_i	3,421	4,588
Потенційний сукупний економічний імпульс PSE_i , млн грн	6,841	9,176
Стратегічна група	IV	II
Пріоритетна стратегія	Стратегія маркетингової концентрації	Стратегія кластерної інтеграції
Референтна модель реалізації стратегії	DMO Governance	Cluster Governance
Комплементарні стратегії	Стратегії цифрової трансформації та кластерної інтеграції	Стратегії партнерського розвитку та цифрової трансформації

Джерело: розраховано та сформовано автором за даними офіційних документів Самарівської і Перещепинської міських територіальних громад та результатами виконаних науково-дослідних робіт [526]; [527]

У межах демонстраційної апробації збережено інтервали TPI, сформовані для регіонального рівня; їх використання для громад має ілюстративний характер і не замінює подальшого калібрування муніципальної шкали.

Широке туристично-рекреаційне середовище Самарівського району охоплює значну кількість природних, оздоровчих і дозвілєвих локацій, придатних для різних цільових аудиторій. Лісові та прибережні території, водні об'єкти, бази відпочинку, оздоровчо-рекреаційні заклади, місця для активного, сімейного, молодіжного й короткотривалого відпочинку створюють передумови для формування різноманітних міжмуніципальних маршрутів і комплексних

туристичних пропозицій. Такі продукти можуть бути орієнтовані на сім'ї з дітьми, молодь, людей старшого віку, прихильників активного й екологічного туризму, а також відвідувачів з оздоровчо-рекреаційними потребами. Одним із елементів цього середовища є ТОВ «Санаторій «Курорт Орлівщина», розташоване в сусідній Піщанській громаді. Його лікувально-оздоровча та сервісна інфраструктура може бути залучена до міжмуніципальних туристично-рекреаційних продуктів, однак через розташування поза межами Самарівської МТГ показники санаторію не включалися до розрахунку ТІ громади [525]; [525]; [529].

За значенням $TPI=0,46$ Самарівську громаду віднесено до IV стратегічної групи – територій локальної трансформації. Результати діагностики свідчать, що за наявності достатньо розвиненої ресурсної та сервісної бази її туристичний потенціал використовується неповною мірою. Основними обмеженнями є недостатнє інституційне, інформаційне та маркетингове забезпечення, відсутність сформованого туристичного бренду, спеціалізованого інформаційного ресурсу, систематизованого переліку туристичних об'єктів, готових маршрутів і єдиного календаря подій. Недостатньою залишається координація між органами місцевого самоврядування, закладами культури, бізнесом, громадськими організаціями та сусідніми громадами, унаслідок чого наявні ресурси ще не інтегровані в цілісний туристичний продукт [526]; [527].

Відповідно до стратегічного позиціонування громади, пріоритетною визначено стратегію маркетингової концентрації, організаційно-інституційною основою реалізації якої є модель управління туристичною дестинацією. Комплементарними визначено стратегії цифрової трансформації та кластерної інтеграції. На початковому етапі функції управління туристичною дестинацією може виконувати координаційна платформа при органі місцевого самоврядування із залученням представників закладів культури, туристичного і суміжного бізнесу, громадських організацій та сусідніх громад. Основними напрямками стратегічних дій є створення туристичного бренду та айдентики, формування тематичних маршрутів і комплексних пропозицій вихідного дня,

розвиток цифрових інформаційних ресурсів, подієвого туризму, міжмуніципальної співпраці і партнерства з суб'єктами туристичного ринку м. Дніпра [356]; [358].

У межах умовно заданого фонду модельний обсяг інвестиційних ресурсів для Самарівської громади становить 1,821 млн грн, а потенційний сукупний економічний імпульс – 6,841 млн грн. Наведені значення мають сценарний характер і не відображають фактичної бюджетної потреби або гарантованого економічного результату. Ресурси рекомендовано спрямувати на організаційне становлення системи управління дестинацією, брендинг, цифровізацію туристичної інформації, інформаційно-навігаційне облаштування маршрутів та підтримку подієвих і міжмуніципальних проєктів. Дорожню карту реалізації запропонованих рішень на 2026-2030 рр. наведено в Додатку С (табл. С1).

За значенням $TPI=0,66$ Перещепинську міську територіальну громаду віднесено до II стратегічної групи – територій інтенсивної трансформації. Деталізація результатів комплексного оцінювання дає змогу змістовно інтерпретувати її стратегічну позицію: недостатній рівень розвитку туристичної інфраструктури ($TI=0,38$) і соціально-економічної результативності туристичної сфери ($SEPI=0,42$) поєднується з достатньо сформованою управлінською спроможністю ($UMI=0,74$), що створює організаційні передумови для реалізації трансформаційних заходів.

Туристичний потенціал громади формують археологічні, історико-культурні та природно-рекреаційні ресурси, зокрема Керносівський ідол, інші археологічні пам'ятки, природні території та об'єкти локальної культурної спадщини. Сприятливими передумовами є наявність туристичної карти, проведення культурно-масових заходів, досвід реалізації міжнародних грантових проєктів і взаємодія органу місцевого самоврядування з громадськими організаціями [514]; [515]. Водночас, територіальна розосередженість локацій, недостатня взаємопов'язаність маршрутів, обмежена доступність окремих об'єктів і нерівномірний розвиток супутніх сервісів перешкоджають формуванню цілісного туристичного продукту.

Відповідно до віднесення громади до групи інтенсивної трансформації, пріоритетною визначено стратегію кластерної інтеграції, організаційно-інституційною основою реалізації якої є кластерна модель управління. Комплементарними визначено стратегії партнерського розвитку та цифрової трансформації. Організаційним ядром туристичного кластера може стати координаційна платформа при міській раді, що забезпечуватиме взаємодію старостинських округів, закладів культури, суб'єктів підприємництва, освітніх установ, громадських організацій і суміжних громад. Пріоритетними напрямками є інтеграція ресурсів у тематичні маршрути, формування партнерських туристичних пакетів, цифровізація інформації, підготовка грантових та інвестиційних проєктів і підтримка малого підприємництва у сфері туризму та гостинності [355]; [368]; [526]; [530].

Модельний обсяг інвестиційних ресурсів для Перещепинської громади становить 2,179 млн грн, а потенційний сукупний економічний імпульс – 9,176 млн грн. Зазначені показники мають сценарний характер і не є оцінкою фактичної бюджетної потреби або гарантованого результату. Ресурси доцільно спрямувати на інституціоналізацію туристичного кластера, інтеграцію об'єктів у маршрути, інформаційно-навігаційне облаштування, цифровізацію туристичних сервісів, розвиток партнерських проєктів і підприємницьких ініціатив. Дорожню карту впровадження кластерної моделі управління та реалізації стратегії кластерної інтеграції наведено в Додатку С (табл. С2). Порівняльна апробація продемонструвала можливість адаптації стратегічної та економічної складових запропонованого організаційно-економічного механізму до місцевого рівня. Різні значення ТРІ, сформовані на основі комплексного оцінювання ТІ, УМІ і SEPI, зумовили віднесення громад до різних стратегічних груп та визначення диференційованих стратегічних рішень. Для Самарівської громади пріоритетною визначено стратегію маркетингової концентрації, референтною моделлю реалізації якої є модель управління туристичною дестинацією, а для Перещепинської – стратегію кластерної інтеграції на основі кластерної моделі управління.

Результати апробації мають адаптаційно-демонстраційний характер і підтверджують можливість послідовного переходу від комплексного оцінювання території та стратегічного позиціонування за ТРІ до визначення пріоритетної стратегії, референтної моделі її організаційно-інституційної реалізації, комплементарних напрямів, сценарного розподілу заданого обсягу інвестиційних ресурсів і формування дорожньої карти. Фактична результативність запропонованих рішень може бути оцінена після їх практичного впровадження, моніторингу відповідних КРІ та повторного розрахунку TI, UMI, SEPI і TPI.

Висновки до розділу 5

1. Розроблено концепцію організаційно-економічного механізму інноваційного розвитку регіональної туристичної інфраструктури, що забезпечує формалізований перехід від комплексного оцінювання територій до прийняття диференційованих управлінських рішень. Визначальною особливістю механізму є функціональне розмежування стратегічного та економічного контурів, які формуються паралельно на спільній інформаційно-аналітичній основі, представлений показниками TI, UMI, SEPI і TPI, які узгоджені на етапі формування комплексного управлінського рішення.

2. Обґрунтовано структуру механізму, що охоплює інформаційно-аналітичну, стратегічну, економічну, організаційну та результативну складові. Визначено принципи його побудови, функції і рівні взаємодії суб'єктів, процедурний регламент, форми інституційного закріплення та порядок моніторингу результатів. Запропонований підхід забезпечує розподіл відповідальності між органами публічної влади, бізнесом, науковими і освітніми установами, громадськими організаціями, інвесторами та міжнародними партнерами, а також адаптивне коригування рішень відповідно до змін зовнішнього і внутрішнього середовища.

3. Розроблено економіко-математичну модель підтримки прийняття інвестиційних рішень, яка поєднує гарантовану й пріоритетну складові фінансування. Гарантована частина забезпечує базову територіальну підтримку, а пріоритетна розподіляється пропорційно до значень TPI, відображаючи масштаб потреби регіонів у трансформації туристичної інфраструктури. За базового сценарію $V=100$ млн грн і співвідношення складових 50:50 рекомендовані обсяги фінансування регіонів становлять від 3,708 до 4,501 млн грн, що підтверджує можливість прозорого, відтворюваного та диференційованого розподілу заданого інвестиційного фонду.

4. Для оцінювання потенційних економічних наслідків інвестиційних рішень запропоновано систему взаємопов'язаних показників: індекс відносного інвестиційного забезпечення FI, адаптивний коефіцієнт потенційного мультиплікативного ефекту M, відносний індекс потенційного економічного ефекту PEI та потенційний сукупний економічний імпульс PSE. Установлено, що управлінська зрілість визначає ступінь реалізації мультиплікативного потенціалу інвестицій, як застереження, що вищий обсяг фінансування не завжди автоматично гарантує вищу потенційну результативність без належної інституційної та управлінської спроможності території.

5. Аналіз чутливості показав, що зміна співвідношення між гарантованою та пріоритетною складовими фінансування істотно впливає на рівень міжрегіональної диференціації ресурсів, але лише незначно змінює сукупний потенційний економічний імпульс: у досліджених сценаріях його розмах становить 0,703 млн грн, або близько 0,18%. Імітаційне моделювання методом Монте-Карло, проведене за випадкового варіювання загального обсягу інвестиційного фонду та індексів пріоритетності трансформації туристичної інфраструктури, засвідчило низьку сценарну варіативність кінцевих результатів: коефіцієнт варіації сукупного PSE становить 6,22%, а регіональних значень – 6,37–6,65%. Отримані оцінки підтверджують відносну сценарну стійкість модельних результатів у межах установлених діапазонів зміни параметрів.

6. Розроблено методичний підхід до стратегічного позиціонування територій, у межах якого індекс пріоритетності трансформації туристичної інфраструктури (ТPI) є формалізованою основою визначення масштабу та пріоритетності змін, віднесення територій до стратегічних груп і вибору пріоритетної стратегії інноваційного розвитку. Модель управління туристичною дестинацією, модель інтелектуального управління туризмом, кластерна модель управління, а також модель спільного врядування та державно-приватного партнерства обґрунтовані як організаційно-інституційні форми реалізації пріоритетних і комплементарних стратегій. Адаптаційно-демонстраційна апробація на прикладі Самарівської та Перещепинської міських територіальних громад підтвердила можливість стратегічного позиціонування на місцевому рівні. Для Самарівської громади визначено стратегію маркетингової концентрації на основі моделі управління туристичною дестинацією, для Перещепинської – стратегію кластерної інтеграції на основі кластерної моделі управління. Розроблені дорожні карти конкретизують етапи, виконавців, джерела фінансування, індикатори результативності та ризики реалізації запропонованих рішень.

Література до розділу 5

495. Шаповал В. М., Герасименко Т. В., Белобородова М. В. Формування та розвиток конкуренції в ринковій економіці (на прикладі туристичної індустрії України). *Теоретичні і практичні аспекти економіки та інтелектуальної власності*. 2018. № 18. С. 43–51. <https://doi.org/10.31498/2225-6407.18.2018.180061>.

496. Герасименко Т. В., Омеляненко Д. М., Кувавіна В. Є. Виклики та перспективи залучення інвестицій у туристичну сферу України в повоєнний період. *Управління змінами та інновації*. 2024. № 12. С. 20–24. <https://doi.org/10.32782/СМІ/2024-12-3>.

497. Шаповал В. М., Пашкевич М. С., Герасименко Т. В. Планування сталого розвитку туристичної території (на прикладі Дніпропетровської області). *Науковий погляд: економіка та управління*. 2017. № 2 (58). С. 170–179. URL: <https://biblio.umsf.dp.ua/xmlui/handle/123456789/2890>.

498. Кошкалда І.В., Домбровська О.А. Економічний механізм формування конкурентоспроможної туристичної інфраструктури регіонів. *Український журнал прикладної економіки та техніки*. № 1. 2026, С.91-95 <https://doi.org/10.36887/2415-8453-2026-1-16>

499. Шаповал В. М., Герасименко Т. В. Основи стратегічного управління розвитком туристичної галузі України. *Інноваційна економіка*. 2016. № 9–10 (65). С. 37–43. URL: https://ie.at.ua/IE_2016/InnEko_9-10_2016.pdf.

500. World Tourism Organization. UNWTO Guidelines for Institutional Strengthening of Destination Management Organizations (DMOs): Preparing DMOs for New Challenges. Madrid: UNWTO. 2019. 28 p. <https://doi.org/10.18111/9789284420841>.

501. Про засади державної регіональної політики : Закон України від 05.02.2015 № 156-VIII. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/156-19> .

502. Деякі питання розроблення регіональних стратегій розвитку і планів заходів з їх реалізації та проведення моніторингу реалізації зазначених стратегій

і планів заходів: постанова Кабінету Міністрів України від 04.08.2023 № 816. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/816-2023-%D0%BF>.

503. Про затвердження Методики розроблення, проведення моніторингу та оцінки результативності реалізації регіональних стратегій розвитку та планів заходів з їх реалізації : наказ Міністерства регіонального розвитку, будівництва та житлово-комунального господарства України від 31.03.2016 № 79. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0632-16>.

504. Про затвердження Методичних рекомендацій щодо порядку розроблення, затвердження, реалізації, проведення моніторингу та оцінювання реалізації стратегій розвитку територіальних громад : наказ Міністерства розвитку громад та територій України від 21.12.2022 № 265. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/v0265914-22>.

505. Про співробітництво територіальних громад : Закон України від 17.06.2014 № 1508-VII. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1508-18>.

506. Про публічно-приватне партнерство : Закон України від 19.06.2025 № 4510-IX. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/4510-20>.

507. Панухник О. В. Фінансово-інвестиційний механізм забезпечення життєздатності регіональної туристичної інфраструктури за дефіциту капіталу та воєнної трансформації. *Журнал з менеджменту, економіки та технологій*. 2025. № 4. С. 75–86. DOI: <https://doi.org/10.69803/3083-6034-2025-4-75>.

508. OECD. Building Strong and Resilient Tourism Destinations. OECD Tourism Papers. 2025. No. 2025/03. Paris : OECD Publishing. 2025. <https://doi.org/10.1787/a57c343d-en>.

509. World Bank Group. Destination Management Handbook: A Guide to the Planning and Implementation of Destination Management. Washington, DC: World Bank. 2023. URL: <https://documents.worldbank.org/en/publication/documents-reports/documentdetail/099451003012313859>.

510. OECD. Guidance to Design and Implement an Enhanced Governance Model for Tourism in Italy. OECD Tourism Papers. 2025. № 2025/14. Paris: OECD Publishing. 2025. <https://doi.org/10.1787/9510a3f9-en>.

511. Яблонь В. Д. Туристичні кластери як інструмент упровадження державної політики розвитку туризму. *Бізнес Інформ*. 2025. № 1. С. 373–379. <https://doi.org/10.32983/2222-4459-2025-1-373-379>.

512. Pike S., Page S. J. Destination Marketing Organizations and Destination Marketing: A Narrative Analysis of the Literature. *Tourism Management*. 2014. № 41. P. 202–227. <https://doi.org/10.1016/j.tourman.2013.09.009>.

513. Kavaratzis M., Hatch M. J. The Dynamics of Place Brands: An Identity-Based Approach to Place Branding Theory. *Marketing Theory*. 2013. Vol. 13. № 1. P. 69–86. <https://doi.org/10.1177/1470593112467268>.

514. OECD. Effective Policy Approaches for Quality Investment in Tourism. OECD Tourism Papers. 2018. № 2018/03. Paris: OECD Publishing. 2018. <https://doi.org/10.1787/88ea780c-en>.

515. OECD. Effective Multi-level Public Investment: OECD Principles in Action. OECD Multi-level Governance Studies. Paris: OECD Publishing. 2019. <https://doi.org/10.1787/c3bc625b-en>.

516. Деякі питання управління публічними інвестиціями: постанова Кабінету Міністрів України від 28.02.2025 № 527. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/527-2025-%D0%BF>.

517. Деякі питання розподілу публічних інвестицій : постанова Кабінету Міністрів України від 28.02.2025 № 232. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/232-2025-%D0%BF>.

518. Про затвердження Порядку розроблення та моніторингу реалізації середньострокового плану пріоритетних публічних інвестицій держави: постанова Кабінету Міністрів України від 28.02.2025 № 294. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/294-2025-%D0%BF>.

519. Про затвердження Методики визначення джерел і механізмів фінансового забезпечення публічних інвестиційних проєктів та програм публічних інвестицій : наказ Міністерства фінансів України від 28.02.2025 № 131. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0541-25>.

520. Saltelli A., Ratto M., Andres T., Campolongo F., Cariboni J., Gatelli D., Saisana M., Tarantola S. *Global Sensitivity Analysis: The Primer*. Chichester: John Wiley & Sons. 2008. <https://doi.org/10.1002/9780470725184>.

521. Robert C. P., Casella G. *Monte Carlo Statistical Methods*. 2nd ed. New York : Springer. 2004. DOI: <https://doi.org/10.1007/978-1-4757-4145-2>.

522. Vose D. *Risk Analysis: A Quantitative Guide*. 3rd ed. Chichester : John Wiley & Sons. 2008. 752 p. ISBN 978-0-470-51284-5.

523. Harris C. R., Millman K. J., van der Walt S. J. et al. Array Programming with NumPy. *Nature*. 2020. Vol. 585. P. 357–362. <https://doi.org/10.1038/s41586-020-2649-2>.

524. NumPy Developers. Permuted Congruential Generator (64-bit, PCG64). NumPy v2.3 Manual. URL: https://numpy.org/doc/2.3/reference/random/bit_generators/pcg64.html.

525. Герасименко Т. В., Реученко Б. М., Коростильов Р. І. Вплив туристичного потенціалу на соціально-економічний розвиток м. Новомосковська Дніпропетровської області. *Український журнал прикладної економіки та техніки*. 2023. № 4. С. 44–48. <https://doi.org/10.36887/2415-8453-2023-4-6>.

526. Герасименко Т. В. Розвиток туристичного потенціалу Новомосковського району Дніпропетровської області. Вектори розвитку туристично-рекреаційних систем Дніпропетровської області / М. В. Белобородова, Л. С. Безугла, А. В. Бессонова, Л. А. Бондаренко, Т. В. Герасименко. Дніпро : Журфонд, 2024. С. 8–45. ISBN 978-966-934-615-5. URL: <https://surl.li/qragqj>

527. Герасименко Т. В. Комплексний аналіз туристично-рекреаційного потенціалу Перещепинської міської територіальної громади. *Просторовий розвиток територіальних громад: економічна трансформація, культурна спадщина та ревіталізація регіонів* / за заг. ред. М. В. Белобородової. Дніпро : Журфонд, 2025. С. 79–109. ISBN 978-617-8737-31-3. URL: <https://surl.li/zuviox>.

528. Герасименко Т. В., Олійник А. І., Дідусь А. Ю. Стратегічні пріоритети розвитку санаторно-курортної сфери України. *Економіка та суспільство*. 2023. № 58. <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2023-58-18>.

529. Самарівська міська рада. Профіль Самарівської територіальної громади. 2025. URL: <https://surl.li/jjdsnm>.

530. Перещепинська міська рада. Туризм громади. 2025. URL: <https://pereschepynske.otg.dp.gov.ua/gromadskosti/turyzm-hromady>.

ВИСНОВКИ

У дисертаційній роботі здійснено теоретико-методологічне узагальнення та запропоновано нове розв'язання наукової проблеми формування цілісних концептуальних, методичних і організаційно-економічних засад інноваційного розвитку регіональної туристичної інфраструктури в умовах трансформації економіки. Сформований науково-методичний інструментарій забезпечує послідовний перехід від теоретичного осмислення туристичної інфраструктури та комплексної діагностики її стану до визначення трансформаційної пріоритетності регіонів, обґрунтування стратегічних моделей, розподілу інвестиційних ресурсів і оцінювання потенційних економічних результатів. Основні висновки полягають у такому:

1. На основі бібліометричного аналізу та узагальнення наукових праць систематизовано теоретико-методологічний, регіонально-просторовий, інноваційно-цифровий, сталий, інклюзивний, безпековий та інституційно-управлінський підходи до дослідження туристичної інфраструктури. Виявлено зміщення наукового дискурсу від об'єктно-функціонального розгляду матеріальної бази до комплексного дослідження цифровізації, інституційної спроможності, адаптивності та безпекової стійкості. Уточнено її зміст як територіально організованої багаторівневої соціально-економічної системи матеріально-ресурсних об'єктів, сервісних та інформаційно-комунікаційних засобів і управлінських механізмів, що забезпечує доступність ресурсів, формування, просування і споживання туристичного продукту та передумови соціально-економічних ефектів. Туристичну інфраструктуру виокремлено від туристичних ресурсів і послуг, уточнено її структуру та обґрунтовано здатність до трансформації під впливом структурних, технологічних, інституційних і безпекових змін.

2. Обґрунтовано просторову й багаторівневу організацію регіональної туристичної інфраструктури, функціонування якої забезпечує взаємодія державного, регіонального, місцевого та проєктного рівнів управління. Розкрито

її функції щодо доступності територій, інтеграції суб'єктів у ланцюги створення цінності, регулювання туристичних потоків, підтримки підприємництва, інновацій, безпеки й екологічної стійкості. Розвинуто глокалізаційний підхід, що передбачає адаптацію міжнародних стандартів сталості, цифровізації, якості, доступності та управління DESTINACIAMI до потенціалу й потреб регіонів. Для України пріоритетними визначено безбар'єрність, резервування критичних функцій, доступність укриттів, безпекову адаптацію маршрутів, відновлення пошкоджених об'єктів і диверсифікацію туристичних потоків відповідно до Цілей сталого розвитку 8, 11, 12 і 13.

3. Систематизовано технологічні, управлінські, інституційні та просторові інновації й обґрунтовано їх інтегроване впровадження в регіональну туристичну інфраструктуру. Доведено, що інноваційний розвиток має охоплювати технологічне оновлення, але і цифровізацію сервісів, інтелектуальне управління потоками, безбар'єрність, модернізацію інфраструктури, мережеву взаємодію та нові моделі фінансування й управління. Передумовами трансформації визначено інституційну узгодженість, інвестиційне забезпечення, цифрову готовність, людський капітал і партнерство; враховано ризики цифрової нерівності, сезонності, надмірної концентрації потоків і рекреаційного навантаження.

4. Розроблено методологічний підхід до комплексного оцінювання регіональної туристичної інфраструктури, що поєднує системний, просторовий, інституційний, інноваційний, порівняльно-регіональний і соціально-інклюзивний підходи з індексними, статистичними та картографічними методами. Розмежовано інфраструктурний потенціал і соціально-економічну результативність його використання, оскільки розвинена матеріальна база не гарантує відповідного зростання потоків, доходів, зайнятості та бюджетних надходжень. Інтегральний індекс ТІ визначено як інфраструктурно-контекстний показник потенціалу, структури та умов функціонування туристичної інфраструктури. Це створює основу для зіставлення інфраструктурної забезпеченості з управлінською спроможністю, туристичною результативністю та соціально-економічною віддачею.

5. Сформовано багаторівневу систему індикаторів стану регіональної туристичної інфраструктури та алгоритм побудови індексу ТІ, що охоплює матеріально-ресурсний, соціально-еколого-економічний та інноваційно-інклюзивний елементи. Процедура побудови індексу передбачає верифікацію даних, поділ показників на стимулятори й дестимулятори, нормування за методом «мінімум – максимум», визначення локальних і глобальних ваг та ієрархічне агрегування. Рівні локальні ваги забезпечують збалансованість складових. Інформаційну базу сформовано за офіційними даними 2020-2024 рр. із використанням обґрунтованих проксі-індикаторів та урахуванням обмеженої репрезентативності даних щодо найбільш постраждалих регіонів від російсько-української війни. Алгоритм забезпечує прозорість, відтворюваність і можливість актуалізації розрахунків.

6. Проведено інтегральне оцінювання туристичної інфраструктури регіонів України. Залежно від значення ТІ розроблено типологію: ядро ($0,615 \leq T_i \leq 0,71$); внутрішня напівпериферія ($0,520 \leq T_i < 0,615$); зовнішня напівпериферія – $0,425 \leq T_i < 0,52$; периферія ($0,330 \leq T_i < 0,425$)» та визначено диференційовані напрями розвитку кожної групи – від масштабування інновацій, цифровізації й мережевої інтеграції до подолання обмежень транспортної доступності, безпеки, інвестиційної спроможності та інклюзивності. Стійкість результатів підтверджено збереженням базової групи для 19 із 24 областей (за виключенням АР Криму).

7. Визначено орієнтири сталого розвитку та інституційні засади трансформації туристичної інфраструктури. Оцінювання програмних документів виявило нерівномірність інституційного забезпечення: середнє значення індексу інституційної підтримки становить 0,78, коефіцієнта збалансованості – 0,73. Основними недоліками є недостатня конкретизація пріоритетів, їх ресурсна неузгодженість, відсутність чітких строків, відповідальних виконавців і вимірюваних результатів. Запропоновано обов'язково закріплювати у стратегічних документах відповідальних суб'єктів, джерела фінансування, цільові індикатори, строки та механізми моніторингу.

8. Оцінено інноваційно-інвестиційне забезпечення складових туристичної інфраструктури та встановлено їх неоднорідність за масштабами й стабільністю інвестицій, капіталомісткістю та структурою фінансування. Транспорт характеризується найбільшими, але нестабільними вкладеннями; засоби розміщення – стабільнішою динамікою; ресторанне господарство – вищою адаптивністю; культурно-дозвіллева інфраструктура – системним дефіцитом інвестицій. Обґрунтовано напрями трансформації: відновлення, мультимодальність і безпекова стійкість транспорту; енергоефективність, цифровізація та безбар'єрність засобів розміщення; автоматизація й локальні ланцюги постачання у ресторанному господарстві; змішане фінансування і цифровізація культурного контенту. Інклюзивність визначено наскрізним критерієм інвестиційних проєктів, а поєднання технологічної модернізації з безпековою та екологічною стійкістю – умовою їх результативності.

9. Удосконалено науково-практичні оцінювання економічної результативності туристичної інфраструктури шляхом формування інтегрованого туристичного сектора та застосування моделі «витрати – випуск». Визначено прямі, непрямі й індуковані ефекти зміни кінцевого попиту. Мультиплікатор валового випуску першого типу становить 1,4, другого – 5,2; частки прямого, непрямого й індукованого ефектів – відповідно 19,2%, 7,7% і 73,1%. Податкові надходження у 2024 р. відновилися до 2938,0 млн грн, однак скорочення кількості платників і концентрація надходжень у готельному секторі засвідчують структурну вразливість туристичної економіки. Ефект формується через туристичні, міжгалузеві та споживчі взаємозв'язки.

10. Здійснено просторову диференціацію туристичної інфраструктури 231 регіону ЄС рівня NUTS 2. Факторний аналіз виокремив туристично-рекреаційну інтенсивність і концентрацію та інфраструктурно-транспортну й цифрову забезпеченість, що сукупно пояснюють 78,82% варіації показників. За результатами кластеризації сформовано збалансовану, трансформаційну, висококонцентровану та інтенсивну моделі розвитку. Вони характеризують структурне поєднання інфраструктурної забезпеченості, туристичної

інтенсивності, транспортної доступності та цифрової спроможності. Типологія дає змогу обирати референтні території за подібністю умов і обмежень та обґрунтовано адаптувати європейський досвід в регіони України.

11. Розроблено методичний підхід до оцінювання туристичного розвитку регіонів ЄС через зіставлення індексів інфраструктурного забезпечення ТІ, туристичної результативності TR та економічного значення туризму ЕІ. Встановлено відсутність однозначної залежності між інфраструктурним потенціалом, інтенсивністю його використання й економічною віддачею. Систематизовано моделі управління туристичною дестинацією, мережево-кластерного управління, партнерського багаторівневого управління дестинацією, інтелектуального управління туристичною дестинацією, централізованого державного, сталого та партнерсько-інвестиційного управління. Вибір моделі має відповідати спеціалізації, ресурсній базі, просторовій структурі потоків, цифровій готовності та інституційній спроможності території; інтелектуальне управління дестинацією визначено як адаптивний, а не універсальний орієнтир.

12. Розроблено підхід до інтегрального оцінювання пріоритетності трансформації туристичної інфраструктури регіонів України. Індекс UMI охоплює одинадцять критеріїв у п'яти блоках і характеризує стратегічну, інституційну, цифрову, партнерську та інвестиційну спроможність регіонів; його значення становлять 0,400-0,909. Індекс SEPI відображає соціально-економічні результати й ресурсне забезпечення їх формування; низькі значення більшості областей свідчать про нереалізований потенціал перетворення інфраструктурних та управлінських передумов у віддачу. Авторський індекс ТРІ інтегрує інфраструктурний дефіцит, управлінську зрілість і резерв результативності. Високу пріоритетність трансформації встановлено для 19 областей, середню – для 5; близькі значення ТРІ можуть мати різну компонентну структуру.

13. Розроблено методологічну концепцію організаційно-економічного механізму інноваційного розвитку туристичної інфраструктури, що формалізує перехід від комплексної діагностики до диференційованих стратегічних та

інвестиційних рішень. Його особливістю є паралельне формування стратегічного й економічного контурів на основі індексів TI, UMI, SEPI і TPI та їх узгодження в комплексному рішенні. Визначено інформаційно-аналітичну, стратегічну, економічну, організаційну й результативну складові, принципи, функції, рівні реалізації, процедурний регламент і систему моніторингу. Механізм охоплює діагностику, визначення пріоритетності, стратегічне позиціонування, вибір моделі управління, розподіл інвестицій, оцінювання потенційного ефекту та адаптивне коригування, забезпечуючи цілісність управлінського циклу.

14. Розроблено економіко-математичну модель підтримки прийняття інвестиційних рішень, що поєднує гарантовану та пріоритетну складові фінансування. За базового співвідношення цих складових 50 : 50 та умовного обсягу фонду 100 млн грн рекомендований обсяг фінансування становить 3,708-4,501 млн грн на регіон. Сформовано систему показників FI, M, PEI і PSE для оцінювання інвестиційного забезпечення, мультиплікативного потенціалу та можливих економічних наслідків. Доведено, що управлінська зрілість визначає ступінь реалізації потенціалу вкладень. Аналіз чутливості та метод Монте-Карло підтвердили сценарну стійкість моделі: коефіцієнт варіації сукупного PSE становить 6,22%, регіональних значень – 6,37-6,65%. Інструментарій забезпечує прозорість і варіативність розподілу за різних параметрів фінансової політики.

15. Запропоновано удосконалений методичний підхід до стратегічного позиціонування регіонів, у якому TPI є основою визначення масштабу трансформацій, стратегічної групи та пріоритетної стратегії. Організаційними формами їх реалізації визначено моделі управління туристичною дестинацією, інтелектуального управління туризмом, кластерного управління та партнерського управління на засадах публічно-приватного партнерства; їх доповнено комплементарними напрямками відповідно до потреб і спроможності територій. Апробація дала змогу обґрунтувати для Самарівської громади стратегію маркетингової концентрації на основі управління туристичною дестинацією, для Перещепинської громади – стратегію інтеграції на основі кластерного управління.

Показник	2011	Питома вага, %	2012	Питома вага, %	2013	Питома вага, %	2014	Питома вага, %	2015	Питома вага, %	2016	Питома вага, %	2017	Питома вага, %	2018	Питома вага, %	2019	Питома вага, %	2020	Питома вага, %	2021	Питома вага, %	2022	Питома вага, %	2023	Питома вага, %	2024	Питома вага, %
Валовий внутрішній продукт	1300	100	1404,7	100	1465,2	100	1586,9	100	1989	100	2385,4	100	2981,2	100	3560,3	100	3977	100	4222,0	100	5450,8	100	5239,1	100	6628,0	100	7658,7	100
Сільське, лісове та рибне гос-во	106,6	8	109,8	8	128,7	9	161,1	10	240	12	279,7	12	303,4	10	361,0	10	357	9	393,1	9	593,4	11	449,1	9	500,5	8	544,6	7
Добувна промисловість і розроблення кар'єрів	84,9	7	81,7	6	81,3	6	79,1	5	95	5	131,7	6	176,9	6	214,2	6	222	5	193,1	5	351,1	6	229,9	4	283,5	4	307,2	4
Переробна промисловість	154,7	12	173,9	12	165,1	11	194,1	12	237	12	291,5	12	357,2	12	410,6	12	429	10	426,5	10	560,5	10	398,4	8	551,0	8	644,2	8
Постачан-ня електроенергії газу, пари та кондиційо-ваного повітря	40,0	3	43,5	3	42,4	3	44,8	3	53	3	73,8	3	86,0	3	111,9	3	125	3	122,9	3	180,9	3	229,9	4	308,9	5	358,5	5

Продовження табл. А1

Інформація та телекому-нікації						
Фінансова та страхова діяльність						
Операції з нерухомим майном						
Професійна, наукова та технічна діяльність						
Діяльність у сфері адміністративного та допоміжного обслуговування						
Державне управління; обов'язкове соціальне страхування						
53,5	14,3	30,5	69,0	58,2	38,4	
4	1	2	5	4	3	
59,8	16,1	42,0	83,5	61,1	43,4	
4	1	3	6	4	3	
68,2	17,7	47,7	95,3	66,2	48,4	
5	1	3	7	5	3	
78,7	18,1	47,1	99,1	70,6	52,7	
5	1	3	6	4	3	
95	22	56	123	68	73	
5	1	3	6	3	4	
123,1	29,6	68,5	146,0	65,4	89,3	
5	1	3	6	3	4	
163,8	35,5	86,5	171,7	83,4	110,3	
5	1	3	6	3	4	
212,8	48,6	113,4	206,1	99,0	138,8	
6	1	3	6	3	4	
266,7	62	142	241	115	183	
7	2	4	6	3	5	
306,5	59,9	137,2	269,0	131,9	209,4	
7	1	3	6	3	5	
336,5	67,9	157,6	314,8	161,9	255,6	
6	1	3	6	3	5	
1136,9	53,8	99,3	236,1	156,4	206,7	
22	1	2	5	3	4	
1420,0	63,3	134,7	319,0	166,3	264,7	
21	1	2	5	3	4	
1564,6	73,2	155,2	403,7	232,2	309,4	
20	1	2	5	3	4	

Примітки. 1. Обсяги валової доданої вартості за видами економічної діяльності наведено в основних цінах, ВВП – у ринкових цінах. 2. Частку валової доданої вартості відповідного виду економічної діяльності у ВВП розраховано автором за формулою $d_i = \text{ВВП}_i / \text{ВВП}_t \cdot 100\%$. 3. Промисловість визначено як суму секцій В–Е КВЕД-2010. 4. Показники наведено у фактичних цінах, тому зміна часток відображає вплив як фізичних обсягів виробництва, так і цінових пропорцій. 5. Дані за 2011–2021 рр. наведено без урахування тимчасово окупованої території АР Крим і м. Севастополя; за 2014–2021 рр. – також без частини тимчасово окупованих територій Донецької та Луганської областей; за 2022–2024 рр. – без тимчасово окупованих територій та частини територій, на яких ведуться або велися бойові дії.

Джерело: розраховано автором за даними Державної служби статистики України [27]

Додаток Б

Таблиця Б1 – Локальні та глобальні ваги показників інтегрального індексу розвитку регіональної туристичної інфраструктури

Блок	Вага блоку w_b	Підблок	Локальна вага підблоку $v_s b_v$	Первинний показник	Локальна вага показника $u_j b_s$	Глобальна вага w_{bsj}
X	1/3	X1 – стан транспортно-логістичного забезпечення	1/3	x1 – пасажирообіг автомобільного транспорту, тис. пас.-км	1/3	1/27(0,037)
X	1/3		1/3	x12x – кількість пасажирів, перевезених автомобільним транспортом (автобусами), тис. осіб	1/3	1/27(0,037037)
X	1/3		1/3	x13 – відправлення пасажирів залізничним транспортом загального користування, млн осіб	1/3	1/27 (0,037037)
X	1/3	X2 – стан готельно-ресторанної інфраструктури	1/3	x21 – кількість місць (ліжок) у колективних засобах розміщування, од.	1/4	1/36 (0,027778)
X	1/3		1/3	x22 – кількість фактично проведених ліжко-днів у колективних засобах розміщування, од.	1/4	1/36 (0,027778)
X	1/3		1/3	x23 – коефіцієнт використання місткості колективних засобів розміщування	1/4	1/36 (0,027778)
X	1/3		1/3	x24 – чисельність суб'єктів господарювання у сфері забезпечення стравами та напоями, од.	1/4	1/36 (0,027778)
X	1/3	X3 – рівень культурно-дозвілєвого забезпечення території	1/3	x31 – кількість суб'єктів господарювання у сфері творчості, мистецтва та розваг, од.	1/4	1/36 (0,027778)

Продовження табл. Б1

X	1/3		1/3	x32 – кількість суб'єктів господарювання у сфері діяльності бібліотек, архівів, музеїв та інших закладів культури, од.	1/4	1/36 (0,027778)
X	1/3		1/3	x33 – кількість суб'єктів господарювання у сфері спорту та організації відпочинку, од.	1/4	1/36 (0,027778)
X	1/3		1/3	x34 – рівень впорядкованості території за інтегральним індексом соціологічного опитування Rating Lab	1/4	1/36 (0,027778)
Y	1/3	Y1 – рівень соціальної значущості	1/4	y11 – податки підприємств туристичної галузі, млн грн	1/4	1/48 (0,020833)
Y	1/3		1/4	y12 – кількість найманих працівників в еквіваленті повної зайнятості у відповідних видах економічної діяльності, осіб	1/4	1/48 (0,020833)
Y	1/3		1/4	y13 – рівень цивільної безпеки за результатами опитування	1/4	1/48 (0,020833)
Y	1/3		1/4	y14 – рівень емоційного сприйняття населених пунктів за результатами опитування	1/4	1/48 (0,020833)
Y	1/3	Y2 – рівень екологічної стійкості	1/4	y21 – площа територій природно-заповідного фонду, га	1/5	1/60 (0,016667)
Y	1/3		1/4	y22 – викиди забруднюючих речовин в атмосферне повітря від стаціонарних джерел, тис. т	1/5	1/60 (0,016667)
Y	1/3		1/4	y23 – скидання забруднених зворотних вод без очищення у поверхневі водні об'єкти, млн м³	1/5	1/60 (0,016667)
Y	1/3		1/4	y24 – капітальні інвестиції на охорону навколишнього природного середовища, тис. грн	1/5	1/60 (0,016667)

Продовження табл. Б1

Y	1/3		1/4	y25 – поточні витрати на охорону навколишнього середовища, тис. грн	1/5	1/60 (0,016667)
Y	1/3	Y3 – рівень інвестиційної привабливості та результатів діяльності суб'єктів господарювання у туристичному секторі	1/4	y31 – обсяг капітальних інвестицій, тис. грн	1/4	1/48 (0,020833)
Y	1/3		1/4	y32 – обсяг реалізованої продукції суб'єктів господарювання відповідних видів економічної діяльності, тис. грн	1/4	1/48 (0,020833)
Y	1/3		1/4	y33 – прибуток до оподаткування підприємств відповідних видів економічної діяльності, тис. грн	1/4	1/48 (0,020833)
Y	1/3		1/4	y34 – збиток до оподаткування підприємств відповідних видів економічної діяльності, тис. грн	1/4	1/48 (0,020833)
Y	1/3	Y4 – рівень воєнно-безпекової стійкості області	1/4	y41 – протяжність зруйнованих доріг, км	1/4	1/48 (0,020833)
Y	1/3		1/4	y42 – площа зруйнованого фонду, млн м²	1/4	1/48 (0,020833)
Y	1/3		1/4	y43 – відстань до зон бойових дій, км	1/4	1/48 (0,020833)
Y	1/3		1/4	y44 – чисельність внутрішньо переміщених осіб, тис. осіб	1/4	1/48 (0,020833)
Z	1/3	Z1 – рівень цифровізації та інформаційного забезпечення	1/3	z11 – Індекс цифрової трансформації регіону, %	1/4	1/36 (0,027778)
Z	1/3		1/3	z12 – рівень поширення інтернету, %	1/4	1/36(0,027778)
Z	1/3		1/3	z13 – інституційна спроможність до цифрової трансформації, бал	1/4	1/36 (0,027778)
Z	1/3		1/3	z14 – цифрова візитівка регіону, бал	1/4	1/36 (0,027778)
Z	1/3	Z2 – рівень інноваційного потенціалу туристичної інфраструктури	1/3	z21 – частка реалізованої інноваційної продукції у загальному обсязі продукції, %	1/4	1/36 (0,027778)
Z	1/3		1/3	z22 – витрати на інновації, тис. грн	1/4	1/36 (0,027778)

Продовження табл. Б1

Z	1/3		1/3	z23 – кількість інноваційно активних підприємств, од.	1/4	1/36 (0,027778)
Z	1/3		1/3	z24 – кількість елементів інноваційної інфраструктури, од.	1/4	1/36 (0,027778)
Z	1/3	Z3 – рівень безбар'єрності об'єктів фізичного оточення туристичної інфраструктури	1/3	z31 – рівень безбар'єрності об'єктів благоустрою, %	1/6	1/54 (0,018519)
Z	1/3		1/3	z32 – рівень безбар'єрності зупинок громадського транспорту, %	1/6	1/54 (0,018519)
Z	1/3		1/3	z33 – рівень безбар'єрності пішохідних шляхів руху на центральних вулицях, %	1/6	1/54 (0,018519)
Z	1/3		1/3	z34 – рівень безбар'єрності автовокзалів та автостанцій, %	1/6	1/54 (0,018519)
Z	1/3		1/3	z35 – рівень безбар'єрності залізничних вокзалів та станцій, %	1/6	1/54 (0,018519)
Z	1/3		1/3	z36 – частка засобів розміщення, що мають документальне підтвердження відповідності ДБН В.2.2-40:2018 або ISO 21902, %	1/6	1/54 (0,018519)

Додаток В

Таблиця В1 – Індекс цифрової трансформації України (2024 р.)

Область	Інституційна спроможність	Розвиток інтернету	Розвиток ЦНАП	Впровадження режиму «без паперів»	Цифрова освіта	Візитівка області	Проникнення базових е-послуг	Галузева цифрова трансформація	Індивідуальні проекти CDTO	Індекс цифрової трансформації
Вінницька	0,802	0,708	0,594	0,427	0,668	0,654	0,68	0,652	0,826	0,755
Волинська	0,603	0,722	0,613	0,674	0,642	0,790	1	0,664	0,71	0,711
Дніпропетровська	0,897	0,790	0,811	0,752	0,76	0,757	0,885	0,650	0,882	0,844
Донецька	0,341	0,174	0,25	0,172	0,534	0,288	0,526	0,297	0	0,129
Житомирська	0,183	0,732	0,473	0,248	0,438	0,291	0,680	0,327	0,290	0,343
Закарпатська	0,901	0,806	0,525	0,451	0,626	0,759	0,888	0,379	0,633	0,647
Запорізька	0,625	0,462	0,249	0,078	0,552	0,202	0,513	0,243	0,105	0,209
Івано-Франківська	0,790	0,674	0,532	0,301	0,352	0,763	0,680	0,357	0,356	0,436
Київська	0,733	0,782	0,531	0,426	0,562	0,686	0,720	0,431	0,384	0,474
Кіровоградська	0,503	0,438	0,408	0,134	0,468	0,486	0,728	0,359	0,384	0,407
Луганська	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,404
Львівська	0,854	0,766	0,818	0,777	0,606	0,671	0,968	0,964	0,882	0,850
Миколаївська	0,327	0,68	0,275	0,237	0,322	0,763	0,706	0,292	0	0,180
Одеська	0,853	0,876	0,71	0,537	0,582	0,712	0,707	0,523	0,882	0,804
Полтавська	0,937	0,964	0,593	0,763	0,742	0,726	0,786	0,694	0,549	0,64
Рівненська	0,854	0,798	0,523	0,39	0,514	0,783	0,797	0,465	0,626	0,632
Сумська	0,714	0,812	0,456	0,229	0,52	0,421	0,697	0,407	0,371	0,435
Тернопільська	0,851	0,708	0,639	0,683	0,544	0,631	0,712	0,792	0,105	0,341
Харківська	0,491	0,514	0,571	0,543	0,900	0,94	0,982	0,553	0,571	0,617
Херсонська	0,775	0,352	0,374	0,203	0,574	0,507	0,665	0,407	0,648	0,582
Хмельницька	0,781	0,726	0,428	0,439	0,41	0,276	0,810	0,393	0,028	0,23
Черкаська	0,483	0,634	0,587	0,252	0,516	0,366	0,68	0,311	0,577	0,538
Чернівецька	0,769	0,982	0,521	0,328	0,532	0,398	0,818	0,402	0,028	0,254
Чернігівська	0,726	0,684	0,549	0,641	0,568	0,437	0,84	0,536	0,189	0,362

Примітка. Луганська область, АР Крим (обстеження об'єктів не здійснювалося у зв'язку із активними бойовими діями та тимчасовою окупацією).

Додаток Г

Таблиця Г1 – Інноваційний потенціал регіонів України (2024 р.)

Область	Обсяг реалізованої інноваційної продукції у % до загального обсягу реалізованої продукції (товарів, послуг) підприємств відповідного регіону, %	Витрати на інновації, тис.грн	Кількість інноваційно активних підприємств, од.	Кількість елементів інноваційної інфраструктури, од.
Вінницька	1,7	1320925,0	171	16
Волинська	0,3	309796,0	107	9
Дніпропетровська	6,0	1699142,0	466	24
Донецька	5,0 *	1499806,0 *	18	14
Житомирська	1,9	360185,0	107	21
Закарпатська	0,4	47131,5 *	89	7
Запорізька	2,4	3007745,0 *	55	19
Івано-Франківська	0,8	308449,0	109	17
Київська	1,4	753309,0	258	18
Кіровоградська	3,9	458267,0	75	14
Луганська	–	–	–	1
Львівська	1,2	542974,0	377	51
Миколаївська	0,1	171738,0	32	6
Одеська	0,1	228011,0	119	19
Полтавська	2,2	219898,0	158	14
Рівненська	0,3	204764,5 *	46	12
Сумська	2,1	87215,0	87	23
Тернопільська	1,6	637758,0	134	13
Харківська	1,2	1693273,0	390	39
Херсонська	1,4 *	101556,0 *	8	2

Продовження табл. Г1

Хмельницька	5,2	948680,1	86	10
Черкаська	0,4	337136,6 *	187	4
Чернівецька	1,0	59137,0	95	13
Чернігівська	3,0	74318,0	99	12

Примітка. * – обстеження не здійснювалося у 2024 р. через активні бойові дії та тимчасову окупацію (використано дані за попередні періоди 2021–2023 рр.).

Додаток Д

Таблиця Д1 – Ступень безбар’єрності об’єктів фізичного оточення туристичної інфраструктури у 2024 р.

Область	Об’єкти благоустрою (площі, парки, сквери, ботанічні сади, дендрологічні парки)			Зупинки громадського транспорту			Центральні вулиці (пішохідні шляхи руху на центральних вулицях населених пунктів)			Автовокзали та станції			Залізничні вокзали та станції			Відповідність хоча б одному з документів ДБН В.2.2-40:2018 або ISO 21902		
	Безбар’єрні (%)	Частково безбар’єрні (%)	Середній показник (%)	Безбар’єрні (%)	Частково безбар’єрні (%)	Середній показник, %	Безбар’єрні (%)	Частково безбар’єрні (%)	Середній показник, %	Безбар’єрні (%)	Частково безбар’єрні (%)	Середній показник, %	Безбар’єрні (%)	Частково безбар’єрні (%)	Середній показник, %	Так (%)	Частково (%)	Середній показник, %
Вінницька	20,2	70,0	55,2	13,0	35,0	30,5	13,0	35,0	30,5	16,7	66,6	50,0	33,3	48,2	57,4	4,2	4,8	6,6
Волинська	18,4	58,3	47,6	32,0	56,0	60,0	19,0	44,0	41,0	0,0	66,7	33,4	30,0	50,0	55,0	7,8	2,5	9,1
Дніпропет- ровська	20,0	63,0	51,5	21,0	35,0	38,5	22,0	34,0	39,0	20,0	47,0	43,5	10,0	67,0	43,5	33,1	18,6	42,4
Донецька	0,0	17,0	8,5	0,0	9,0	4,5	8,0	17,0	16,5	0,0	100,0	50,0	0,0	50,0	25,0			0,0
Житомир- ська	54,8	12,0	60,8	18,0	15,0	25,5	14,0	10,0	19,0	15,0	55,0	42,5	27,0	28,0	41,0	0,0	0,0	0,0
Закарпат- ська	33,0	43,0	54,5	24,0	31,0	39,5	40,0	40,0	60,0	30,0	70,0	65,0	23,0	27,0	36,5	8,0	11,5	13,8
Запорізька	27,8	29,6	42,6	18,0	4,0	20,0	0,0	1,0	0,5	10,0	10,0	15,0	5,9	64,7	38,3	4,0	0,0	4,0
Івано- Франківська	48,0	47,0	71,5	25,0	24,0	37,0	12,0	20,0	22,0	40,0	40,0	60,0	23,0	69,0	57,5	0,0	0,0	0,0
Київська	9,0	31,0	24,5	10,0	15,0	17,5	3,0	32,0	19,0	17,0	25,0	29,5	18,0	46,0	41,0	12,0	0,0	12,0
Кіровоград- ська	18,4	48,7	42,8	16,0	38,0	35,0	13,0	39,0	32,5	30,0	30,0	45,0	25,0	50,0	50,0	2,0	0,0	2,0

Продовження табл. Д1

Львівська	44,3	37,7	63,1	17,0	46,0	40,0	37,0	32,0	53,0	16,0	28,0	30,0	9,1	25,5	21,9	43,0	0,0	43,0
Миколаївська	30,6	47,7	54,5	13,0	42,0	34,0	7,0	88,0	51,0	0,0	78,6	39,3	7,1	64,3	39,3	9,7	0,0	9,7
Одеська	35,7	35,7	53,5	23,0	33,0	39,5	17,0	32,0	33,0	27,3	54,5	54,6	17,6	35,3	35,3	8,6	3,8	10,5
Полтавська	4,4	40,0	24,4	0,0	59,0	29,5	0,0	39,0	19,5	0,0	36,0	18,0	0,0	86,0	43,0	1,6	12,7	8,0
Рівненська	26,6	53,7	53,5	13,0	58,0	42,0	13,0	43,0	34,5	20,0	50,0	45,0	0,0	85,7	42,9	5,0	0,0	5,0
Сумська	31,4	36,4	49,6	31,0	24,0	43,0	31,0	41,0	51,5	25,0	58,3	54,2	30,0	55,0	57,5	39,0	25,0	51,5
Тернопільська	29,0	61,0	59,5	18,0	41,0	38,5	20,0	47,0	43,5	64,0	36,0	82,0	35,0	41,0	55,5	4,0	0,0	4,0
Харківська	33,0	51,6	58,8	64,0	27,0	77,5	5,0	46,0	28,0	37,5	50,0	62,5	9,1	77,3	47,8	20,0	0,0	20,0
Херсонська	42,0	42,0	63,0	8,0	25,0	20,5	30,0	0,0	30,0	0,0	100,0	50,0	0,0	100,0	50,0			0,0
Хмельницька	56,4	35,1	73,9	54,0	30,0	69,0	42,0	45,0	64,5	37,9	45,3	60,6	34,2	47,5	58,0	17,2	20,7	27,6
Черкаська	10,0	43,0	31,5	7,0	27,0	20,5	12,0	35,0	29,5	24,0	35,0	41,5	6,0	44,0	28,0	20,0	10,0	25,0
Чернівецька	75,0	35,7	92,9	45,0	47,0	68,5	0,0	80,0	40,0	100,0	0,0	100,0	100,0	0,0	100,0	1,0	1,0	1,5
Чернігівська	28,6	20,0	38,6	28,0	33,0	44,5	53,0	10,0	58,0	0,0	100,0	50,0	0,0	100,0	50,0	3,3	0,7	3,7

Примітка. Луганська область, АР Крим (обстеження об'єктів не здійснювалося у зв'язку із активними бойовими діями та тимчасовою окупацією). Середній показник розраховується, виходячи з таких припущень: нехай у вибраній групі для певної області маємо: ВВВ – частка повністю безбар'єрних, %; РРР – частка частково безбар'єрних, %; N=100-B-P – частка небезбар'єрних, %. Визначаємо коефіцієнт ваги часткової безбар'єрності $\alpha \in [0;1]$, типово $\alpha = 0,5$, тоді індекс безбар'єрності групи (у балах зі 100) обчислюємо як: $I_{\text{групи}} = B \cdot 1 + P \cdot \alpha + N \cdot 0 = B + \alpha \cdot P$

Додаток Е

Таблиця Е1 – Інтегральна оцінка розвитку регіональної туристичної інфраструктури України

Область	Транспортно-логістичного забезпечення, X_1	Стан готельно-ресторанної інфраструктури, X_2	Рівень культурно-дозвілевого забезпечення території, X_3	Інтегральний показник за матеріально-ресурсним блоком X	Рівень соціальної значущості, Y_1	Рівень екологічної стійкості, Y_2	Рівень інвестиційної привабливості та результатів діяльності суб'єктів господарювання у туристичному секторі, Y_3	Восно-безпекова стійкість області, Y_4	Інтегральний показник за соціально-еколого-економічним блоком Y	Рівень цифровизації та інформаційного забезпечення, Z_1	Рівень інноваційного потенціалу туристичної інфраструктури, Z_2	Рівень безбар'єрності об'єктів фізичного оточення туристичної інфраструктури, Z_3	Інтегральний показник за інноваційно-інклюзивним блоком Z	Інтегральний показник розвитку туристичної інфраструктури	Ранг області
Вінницька	0,35	0,30	0,01	0,22	0,40	0,49	0,34	0,82	0,51	0,79	0,35	0,44	0,53	0,42	11
Волинська	0,29	0,25	0,31	0,28	0,47	0,66	0,34	1,00	0,62	0,76	0,14	0,50	0,46	0,46	7
Дніпропетровська	0,63	0,56	0,59	0,59	0,41	0,36	0,69	0,55	0,50	0,89	0,76	0,56	0,74	0,61	2
Донецька	0,56	0,55	0,23	0,45	0,23	0,30	0,27	0,34	0,29	0,21	0,41	0,19	0,27	0,33	22
Житомирська	0,29	0,30	0,23	0,27	0,28	0,58	0,32	0,88	0,51	0,39	0,27	0,35	0,34	0,37	18
Закарпатська	0,14	0,33	0,26	0,24	0,47	0,64	0,34	0,98	0,61	0,83	0,10	0,55	0,49	0,45	8
Запорізька	0,35	0,64	0,25	0,42	0,13	0,54	0,28	0,50	0,36	0,37	0,47	0,22	0,35	0,38	15
Івано-Франківська	0,31	0,42	0,36	0,36	0,59	0,61	0,61	0,89	0,67	0,69	0,20	0,46	0,45	0,50	6
Київська	0,85	0,67	0,73	0,75	0,61	0,72	0,36	0,37	0,52	0,70	0,35	0,29	0,44	0,57	3
Кіровоградська	0,18	0,18	0,12	0,16	0,23	0,55	0,30	0,76	0,46	0,47	0,31	0,40	0,39	0,34	21
Луганська	0,01	0,10	0,14	0,08	0,22	0,52	0,26	0,40	0,35	0,10	0,00	0,00	0,03	0,15	—
Львівська	0,64	0,66	0,85	0,72	0,94	0,64	0,51	0,94	0,76	0,85	0,55	0,56	0,65	0,71	1

Продовження табл. Е1

Миколаївська	0,31	0,55	0,18	0,35	0,22	0,52	0,30	0,55	0,40	0,48	0,07	0,46	0,34	0,36	20
Одеська	0,59	0,77	0,68	0,68	0,54	0,42	0,32	0,70	0,49	0,87	0,18	0,45	0,50	0,57	4
Полтавська	0,24	0,28	0,32	0,28	0,34	0,45	0,37	0,72	0,47	0,87	0,26	0,29	0,47	0,41	12
Рівненська	0,30	0,12	0,21	0,21	0,45	0,64	0,32	0,99	0,60	0,81	0,11	0,44	0,45	0,42	10
Сумська	0,21	0,11	0,18	0,17	0,22	0,61	0,30	0,61	0,43	0,62	0,25	0,67	0,51	0,37	17
Тернопільська	0,25	0,07	0,18	0,17	0,39	0,55	0,31	0,93	0,55	0,65	0,26	0,54	0,48	0,40	13
Харківська	0,54	0,38	0,84	0,59	0,54	0,52	0,25	0,20	0,38	0,68	0,59	0,59	0,62	0,53	5
Херсонська	0,14	0,50	0,04	0,23	0,04	0,71	0,31	0,50	0,39	0,59	0,08	0,40	0,36	0,33	23
Хмельницька	0,19	0,25	0,26	0,24	0,39	0,75	0,26	0,89	0,57	0,50	0,39	0,73	0,54	0,45	9
Черкаська	0,17	0,27	0,28	0,24	0,36	0,49	0,32	0,83	0,50	0,53	0,16	0,37	0,36	0,37	19
Чернівецька	0,11	0,13	0,18	0,14	0,41	0,54	0,27	0,91	0,53	0,60	0,16	0,76	0,51	0,39	14
Чернігівська	0,17	0,19	0,26	0,20	0,36	0,68	0,32	0,61	0,49	0,56	0,24	0,49	0,43	0,38	16

Додаток Ж

Таблиця Ж1 – Стійкість значень індексу розвитку туристичної інфраструктури за сценаріями S_0 – S_3

Область	S_0	S_1 фокус на X	S_2 фокус на Y	S_3 фокус на Z	$\overline{TI}_i$	σ_i	CV_i	Δ_i^{max}
Вінницька	0,420	0,415	0,444	0,421	0,425	0,011	0,026	0,029
Волинська	0,457	0,462	0,473	0,463	0,464	0,006	0,013	0,016
Дніпропетровська	0,610	0,611	0,603	0,605	0,607	0,003	0,006	0,008
Донецька	0,333	0,349	0,316	0,321	0,330	0,013	0,039	0,033
Житомирська	0,369	0,372	0,371	0,361	0,368	0,004	0,012	0,011
Закарпатська	0,449	0,463	0,462	0,451	0,456	0,006	0,014	0,014
Запорізька	0,382	0,408	0,368	0,378	0,384	0,015	0,038	0,040
Івано-Франківська	0,502	0,495	0,518	0,499	0,504	0,009	0,017	0,023
Київська	0,570	0,589	0,551	0,556	0,567	0,015	0,026	0,038
Кіровоградська	0,339	0,344	0,342	0,335	0,340	0,003	0,01	0,009
Львівська	0,710	0,704	0,676	0,692	0,696	0,013	0,019	0,034
Миколаївська	0,359	0,377	0,349	0,361	0,362	0,01	0,028	0,028
Одеська	0,567	0,577	0,552	0,559	0,564	0,009	0,017	0,025
Полтавська	0,414	0,413	0,420	0,407	0,414	0,005	0,011	0,013
Рівненська	0,425	0,414	0,449	0,422	0,428	0,013	0,031	0,035
Сумська	0,372	0,369	0,389	0,382	0,378	0,008	0,021	0,020
Тернопільська	0,396	0,391	0,417	0,412	0,404	0,011	0,027	0,026
Харківська	0,533	0,549	0,512	0,536	0,533	0,013	0,025	0,037
Херсонська	0,329	0,347	0,320	0,319	0,329	0,011	0,034	0,028
Хмельницька	0,448	0,438	0,470	0,464	0,455	0,013	0,028	0,032
Черкаська	0,369	0,369	0,378	0,370	0,372	0,004	0,01	0,009
Чернівецька	0,385	0,385	0,406	0,409	0,396	0,011	0,029	0,024
Чернігівська	0,381	0,387	0,382	0,374	0,381	0,005	0,012	0,013

Додаток И

Таблиця И1 – Регіональні програмні документи розвитку туризму в областях України (чинні або останні актуальні) станом на 01.01.2025 р.

Область	Найменування програми
Вінницька	Програма розвитку туризму у Вінницькій області на 2021-2027 роки
Волинська	Програма розвитку туризму у Волинській області на 2022–2026 роки
Дніпропетровська	Програма розвитку туризму у Дніпропетровській області на 2014 – 2025 роки
Донецька	Програма розвитку культури і туризму Донецької області на 2020-2024 роки
Житомирська	Про затвердження Обласної програми сприяння культурно-мистецькому розвитку та туризму Житомирської області на 2025-2027 роки
Закарпатська	Програма розвитку туризму і курортів у Закарпатській області на 2024 – 2026 роки
Запорізька	Проект стратегії розвитку туризму Запорізької області 2021-2027 рр.
Івано-Франківська	Регіональна цільова програма розвитку туризму в Івано-Франківській області на 2022-2026 роки
Київська	Програми розвитку туризму Київської області на 2024-2026 роки
Кіровоградська	Програми розвитку туризму у Кіровоградській області на 2022-2027 роки
Луганська	Концепція розвитку туризму в Луганській області до 2022 року
Львівська	Програма розвитку туризму та курортів у Львівській області на 2021 – 2025 роки
Миколаївська	Програма розвитку туризму і курортів Миколаївської області на 2021-2023 роки
Одеська	Програми розвитку туризму та курортів в Одеській області на 2021-2023 роки
Полтавська	Програма розвитку туризму і курортів у Полтавській області на 2021–2025 роки

Продовження табл. И1

Рівненська	Програма розвитку туризму в Рівненській області на 2024-2026 роки
Сумська	Програма сталого розвитку туризму у Сумській області на 2018-2022 роки
Тернопільська	Програма розвитку туризму в Тернопільській області на 2021-2025 роки
Харківська	Програма розвитку культури, туризму та охорони нерухомої культурної спадщини Харківської області на 2024 – 2028 роки
Херсонська	Програма розвитку туризму та курортів у Херсонській області на 2019-2021 роки
Хмельницька	Програма розвитку туризму Хмельницької області на 2021-2025 роки
Черкаська	Програма розвитку туризму Черкаської області на 2021-2025 роки
Чернівецька	Програма розвитку туризму в Чернівецькій області на 2024-2025 роки
Чернігівська	Програма розвитку туризму в Чернігівській області на 2021-2027 роки

Джерело: сформовано автором за [176-199]

Додаток К

Таблиця К1 – Підприємницька та інвестиційна активність в Україні, сектор «Транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність», підсектори «Наземний, водний та авіаційний транспорт»

Показник	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
1. Кількість діючих суб'єктів господарювання у підсекторах, од.	121290	80677	70474	74227	91054	96949	89040	76101	70663	75024	74788	71319	66027	75929	н/д
2. Кількість діючих підприємств у підсекторах, од.	7079	7496	7833	8486	7495	7651	6917	7746	8244	9106	9322	9479	7242	9425	8764
3. Обсяг реалізованої продукції (робіт, послуг) у підсекторах, млн грн	75096,2	93792,9	99105,4	92329,1	98816,7	162168,6	238078,6	294364,4	345052,0	311458,8	304879,4	382560,0	294351,7	361494,9	338638,7
4. Загальний обсяг капітальних інвестицій, млн грн	180575,5	241286,0	273256,0	249873,4	219419,9	273116,4	359216,1	448461,5	578726,4	623978,9	508217,0	673899,3	409660,0	627280,8	743016,3
5. Інвестиції у підсекторах, млн грн	7492,8	9808,9	15949,9	5187,4	4531,2	9070,4	16781,1	23801,8	32731,6	26590,0	21390,1	29771,7	25496,3	40207,2	42237,4
6. Капіталовіддача від інвестицій у підсекторах, %	10,02	9,56	6,21	17,8	21,81	17,88	14,19	12,37	10,54	11,71	14,25	12,85	11,54	8,99	8,02
7. Питома вага інвестицій у підсекторах порівняно з загальними інвестиціями, грн/грн	0,10	0,10	0,16	0,06	0,05	0,06	0,07	0,08	0,09	0,09	0,07	0,08	0,09	0,11	0,12

Таблиця К2 – Підприємницька та інвестиційна активність в Україні, сектор «Тимчасове розміщення»

Показник	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
1. Кількість діючих суб'єктів господарювання, од.	10113	9664	6734	8465	8106	8055	7520	7628	8203	8838	8419	8127	6275	6729	н/д
2. Кількість діючих підприємств, од.	1741	1785	2136	2429	1785	1772	1541	1726	1793	1876	1828	1834	1236	1359	1325
3. Обсяг реалізованої продукції (робіт, послуг) у секторі «Тимчасове розміщення», млн грн	3920,4	4592,6	5531,4	6081,3	3782,8	5004,0	6575,1	8111,3	10162,5	11124,5	6267,7	12612,5	7076,0	10652,8	14484,7
4. Загальний обсяг капітальних інвестицій, млн грн	180575,5	241286,0	273256,0	249873,4	219419,9	273116,4	359216,1	448461,5	578726,4	623978,9	508217,0	673899,3	409660,0	627280,8	743016,3
5. Інвестиції у сектор «Тимчасове розміщення», млн грн	679,1	1010,8	1534,6	872,2	867,1	890,2	756,1	1380,1	1473,0	982,9	839,9	953,8	799,1	755,6	1178,2
6. Питома вага інвестицій у сектор «Тимчасове розміщення» порівняно з загальними інвестиціями, %	0,38	0,42	0,56	0,35	0,40	0,33	0,21	0,31	0,25	0,16	0,17	0,14	0,20	0,12	0,16
7. Співвідношення обсягу реалізованих послуг і капітальних інвестицій, грн/грн	5,8	4,5	3,6	7,0	4,4	5,6	8,7	5,9	6,9	11,3	7,5	13,2	8,9	14,1	12,3

Таблиця КЗ – Підприємницька та інвестиційна активність в Україні, сектор «Діяльність із забезпечення стравами та напоями»

Показник	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
1. Кількість діючих підприємств у секторі громадського харчування, од	6093	6159	5701	6061	4830	4712	3992	4443	4577	4826	4771	4661	2855	3454	4203
2. Кількість діючих суб'єктів господарювання у секторі «Діяльність із забезпечення стравами та напоями»	39920	33186	37351	43612	49447	50381	50176	49950	53558	60851	63329	61648	51459	60589	61254
3. Обсяг реалізованої продукції (товарів, послуг) суб'єктів господарювання, млн грн	10643,8	11279,4	16959,5	22810,6	17596,6	22026,5	27722,9	36444,2	47958,7	60382,7	55262,6	87164,9	30350,6	51050,1	43665,1
4. Загальні капітальні інвестиції, млн грн	180575,5	241286,0	273256,0	249873,4	219419,9	273116,4	359216,1	448461,5	578726,4	623978,9	508217,0	673899,3	409660,0	627280,8	743016,3
5. Капітальні інвестиції у сектор громадського харчування, млн грн	354,1	561,9	730,2	604,6	614,9	502,9	721,7	753,5	1202,1	1849,3	1111,3	1736,4	1384,5	1391,8	1897,3
6. Питома вага інвестицій у сектор «Діяльність із забезпечення стравами та напоями» порівняно з загальними інвестиціями, %	0,20	0,23	0,27	0,24	0,28	0,18	0,20	0,17	0,21	0,30	0,22	0,26	0,34	0,22	0,26
7. Співвідношення обсягу реалізованих послуг і капітальних інвестицій, грн/грн	30	20	23	38	29	44	38	48	40	33	50	50	22	37	23

Таблиця К4 – Підприємницька та інвестиційна активність в Україні, сектор
«Мистецтво, спорт, розваги та відпочинок»

Показник	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
1. Кількість діючих підприємств у секторі «Мистецтво, спорт, розваги та відпочинок»	528	532	460	512	468	466	360	413	443	505	513	490	313	346	312
2. Кількість діючих суб'єктів у секторі «Мистецтво, спорт, розваги та відпочинок»	3664	2572	2209	2500	3156	3297	3433	3247	3729	4293	4555	4847	4533	5540	5230
3. Обсяг реалізованої продукції (товарів, послуг) суб'єктів господарювання, млн грн	366,3	524,9	676,1	766,1	599,7	1017,2	1277,5	1845,2	2680,7	3154,5	2539,8	4202,2	628,7	983,1	1368,4
4. Загальні капітальні інвестиції, млн грн	180575,5	241286,0	273256,0	249873,4	219419,9	273116,4	359216,1	448461,5	578726,4	623978,9	508217,0	673899,3	409660,0	627280,8	743016,3
5. Капітальні інвестиції у сектор «Мистецтво, спорт, розваги та відпочинок», млн грн	976,7	1437,3	2598,0	2544,5	508,7	1044,3	969,9	1649,2	3663,2	4146,2	2772,8	4423,1	2152,6	3829,7	4483,3
6. Питома вага інвестицій у сектор «Мистецтво, спорт, розваги та відпочинок» порівняно з загальними інвестиціями, %	0,54	0,60	0,95	1,02	0,23	0,38	0,27	0,37	0,63	0,66	0,55	0,66	0,53	0,61	0,60
7. Співвідношення обсягу реалізованих послуг і капітальних інвестицій, грн/грн	0,37	0,37	0,26	0,30	1,18	0,97	1,32	1,12	0,73	0,76	0,92	0,95	0,29	0,26	0,31

Додаток Л

Таблиця Л1 – Результати опитування ДАРТ щодо фізичної, інформаційної, сервісної та безпекової доступності засобів розміщення в Україні, % опитаних суб'єктів

Питання анкети	так	частково	ні
Наявність у суб'єкта документального підтвердження відповідності хоча б одному з нормативних актів, а саме ДБН В.2.2-40:2018 «Інклюзивність будівель і споруд» або міжнародному стандарту ISO 21902:2021	19,27	4,4	76,32
Використання суб'єктом міжнародних символів доступності для осіб з інвалідністю як засобу візуальної ідентифікації	23,99	37,36	38,66
Забезпечення безперешкодного доступу на територію, що включає відповідну ширину входних хвірток, відсутність сходових перепон, порогів та інших бар'єрів на шляхах пересування, в місцях переходу тротуарів через заїзди	42,83	29,39	27,78
Наявність та функціонування ліфтових систем за умови технічної можливості їх встановлення в будівлі	27,66	1,6	70,74
Забезпечення альтернативних підйомних механізмів або інших технічних пристосувань у місцях із сходами за відсутності пандусів	3,91	4,85	91,24
Використання контрастного маркування на прозорих конструкціях, розташованих на шляхах руху до будівлі, для підвищення їхньої помітності	23,50	15,08	60,92
Облаштування спеціалізованих номерів, адаптованих для потреб осіб з інвалідністю	22,98	32,40	44,62
Забезпечення інформаційної безбар'єрності шляхом адаптації офіційних веб-сайтів суб'єктів туристичної діяльності	23,84	23,74	52,43
Наявність доступних шляхів евакуації, пристосованих для осіб з інвалідністю	16,24	28,25	55,41
Передбачення спеціалізованих парковочних місць для транспортних засобів осіб з інвалідністю за умови наявності паркувальної інфраструктури	55,59	12,40	32,01
Облаштування сходів на вході пандусом з поручнями з обох сторін, а також створення достатнього простору для маневрування інвалідного візка за умови наявності сходових перепон	18,73	20,21	60,07
Виконання вимог безпеки щодо сходів, які мають бути неслизькими, з чітким контрастним маркуванням початку і кінця сходового маршу	29,55	31,44	39,01
Оснащення ліфтів звуковими сигналами та дублювання позначень поверхів шрифтом Брайля у разі їх наявності	1,9	3,86	94,25
Використання вказівних табличок зі шрифтом Брайля біля дверних прорізів	21,25	29,88	48,87
Наявність універсальних доступних туалетних кабін, пристосованих для користування особами з інвалідністю	25,55	22,53	51,92
Забезпечення системи безпеки та евакуації, яка є доступною для осіб з порушеннями руху та інших МГН (мало мобільних груп населення)	21,80	21,07	57,13
Наявність обізнаного персоналу, який володіє знаннями щодо правил етикету та прийому осіб з МГН	66,44	8,98	24,57

Додаток М

Таблиця М1 – Вибрані галузі економіки, залучені у взаємодію з туризмом та туристичною інфраструктурою (за даними таблиці «Витрати–випуск» України, 2021 р. у цінах споживачів за розширеним переліком видів економічної діяльності), млн грн

Галузь	Код КВЕД	Проміжне споживання (P.2)							
		Сільське господарство	Виробництво харчових продуктів; напоїв	Будівництво	Оптова та роздрібна торгівля; ремонт автотранспортних засобів	Фінансова та страхова діяльність	Операції з нерухомим майном	Діяльність у сфері адміністративного та допоміжного обслуговування	Туристична інфраструктура
		A01-A03	C10-C12	F41-F43	G45-G47	K64-K66	L68	N77-N82	H, I, R
Сільське, лісове та рибне господарство	A01-A03	300196	249470	207	18863	-	92	589	2529,9
Виробництво харчових продуктів; напоїв та тютюнових виробів	C10-C12	5421	35717	11	1735	1	67	15	2304,1
Будівництво	F41-F43	5994	19063	300012	20733	3059	36794	3125	6279,2
Оптова та роздрібна торгівля; ремонт автотранспорт-них засобів	G45-G47	74301	100532	47755	338177	736	1971	6944	43847,2
Фінансова та страхова діяльність	K64-K66	22316	9816	3394	65927	44948	7924	3138	10371
Операції з нерухомим майном	L68	7898	5376	947	35083	431	11688	2175	4980,2
Діяльність у сфері адміністративного та допоміжного обслуговування	N77-N82	6783	6283	5126	5500	9110	8607	8650	9339,8
Туристична інфраструктура	H, I, R	27927,6	26102,4	12984	55665,6	961,45	1793,45	4082,9	49585
Випуск (P1)		1396848	892267	802468	1512304	59247	68936,4	28719	799203

Таблиця М2 – Матриця коефіцієнтів повних витрат та обернена матриця $(I-A)^{-1}$

Галузь	Код КВЕД	Сільське господарство A01–A03	Виробництво харчових продуктів C10–C12	Будівництво F41–F43	Оптова та роздрібна торгівля; ремонт транспортних засобів G45–G47	Фінансова та страхова діяльність K64–K66	Операції з нерухомим майном L68	Адміністративне та допоміжне обслуговування N77–N82	Туристична інфраструктура H, I, R
Сільське, лісове та рибне господарство	A01–A03	1,279	0,377	0,004	0,025	0,04	0,02	0,057	0,008
Виробництво харчових продуктів, напоїв та тютюнових виробів	C10–C12	0,005	1,044	0	0,002	0,003	0,002	0,003	0,003
Будівництво	F41–F43	0,046	0,084	1,622	0,113	0,745	1,234	0,553	0,046
Оптова та роздрібна торгівля; ремонт автотранспортних засобів	G45–G47	0,111	0,208	0,14	1,338	0,51	0,303	0,621	0,097
Фінансова та страхова діяльність	K64–K66	0,136	0,15	0,077	0,312	4,846	0,885	0,999	0,105
Операції з нерухомим майном	L68	0,017	0,023	0,01	0,049	0,161	1,263	0,184	0,016
Діяльність у сфері адміністративного та допоміжного обслуговування	N77–N82	0,044	0,053	0,035	0,087	1,11	0,436	1,698	0,045
Туристична інфраструктура	H, I, R	0,042	0,061	0,041	0,075	0,29	0,15	0,315	1,08

Таблиця М3 – Матриця коефіцієнтів повних витрат, обернена матриця $(I-A)^{-1}$ для оцінки мультиплікатора туристичної інфраструктури «другого типу»

Галузь	Код КВЕД	Проміжне споживання (P.2)								
		Сільське, лісове та рибне господарство	Виробництво харчових продуктів; напоїв та тютюнових виробів	Будівництво	Оптова та роздрібна торгівля; ремонт автотранспортних засобів і мотоциклів	Фінансова та страхова діяльність	Операції з нерухомим майном	Діяльність у сфері адміністративного та допоміжного обслуговування	Туристична інфраструктура	Споживчі витрати домогосподарств
		A01-A03	C10-C12	F41-F43	G45-G47	K64-K66	L68	N77-N82	H, I, R	P.31; S.14
Сільське, лісове та рибне господарство	A01-A03	1,35	0,46	0,09	0,16	0,16	0,06	0,17	0,14	0,42
Виробництво продуктів; напоїв та тютюнових виробів	C10-C12	0,04	1,09	0,05	0,08	0,09	0,03	0,09	0,08	0,23
Будівництво	F41-F43	0,10	0,16	1,71	0,20	0,23	0,22	0,26	0,19	0,53
Торгівля та ремонт	G45-G47	0,20	0,31	0,25	1,49	0,24	0,10	0,32	0,27	0,61
Фінансова та страхова діяльність	K64-K66	0,11	0,13	0,11	0,21	1,40	0,09	0,22	0,17	0,45
Операції з нерухомим майном	L68	0,06	0,08	0,07	0,13	0,12	1,07	0,14	0,11	0,31
Адміністративне та допоміжне обслуговування	N77-N82	0,08	0,10	0,10	0,14	0,20	0,08	1,23	0,14	0,41
Туристична інфраструктура	H, I, R	0,10	0,13	0,11	0,17	0,15	0,06	0,19	1,19	0,38
Оплата праці найманих працівників	P.31; S.14	0,31	0,38	0,37	0,58	0,69	0,24	0,72	0,58	1,82

Додаток Н

Таблиця Н1 – Систематизація основних податків, зборів та обов’язкових платежів суб’єктів туристичної сфери України

Група платежів	Податок, збір або внесок	Основний об’єкт (база)	Зарахування	Застосування до суб’єктів туристичної сфери
Загальнодержавні податки і збори	Податок на прибуток підприємств	Прибуток, визначений відповідно до податкового законодавства	Державний бюджет	Юридичні особи туристичної сфери, які перебувають на загальній системі оподаткування
	Податок на додану вартість	Операції з постачання товарів і послуг, що є об’єктом оподаткування	Державний бюджет	Суб’єкти розміщення, харчування, туристичного обслуговування та суміжних видів діяльності, зареєстровані платниками ПДВ
	Податок на доходи фізичних осіб	Оподатковувані доходи фізичних осіб	Державний і місцеві бюджети відповідно до бюджетного законодавства	Суб’єкти туристичної сфери як роботодавці та податкові агенти
	Військовий збір	Доходи фізичних осіб або база, визначена режимом оподаткування	Державний бюджет	Роботодавці як податкові агенти, фізичні особи – підприємці та інші платники
	Екологічний податок	Обсяги й види викидів, скидів, розміщення відходів та інших об’єктів екологічного оподаткування	Державний і місцеві бюджети відповідно до бюджетного законодавства	Засоби розміщення, рекреаційні та інші об’єкти за наявності стаціонарних джерел забруднення або інших об’єктів оподаткування
	Рентна плата	Обсяги спеціального використання природних ресурсів	Державний і місцеві бюджети залежно від виду рентної плати	Санаторно-курортні, рекреаційні та інші підприємства, які здійснюють спеціальне використання води, надр, лісових або інших природних ресурсів

Продовження табл. Н1

Місцеві податки	Податок на нерухоме майно	Площа об'єктів житлової та нежитлової нерухомості	Місцевий бюджет	Власники готелів, закладів харчування, рекреаційних, оздоровчих та інших об'єктів туристичної інфраструктури
	Плата за землю	Нормативна грошова оцінка або площа земельної ділянки; орендна плата	Місцевий бюджет	Власники й користувачі земельних ділянок, на яких розміщено туристичні, рекреаційні та сервісні об'єкти
	Транспортний податок	Легкові автомобілі, що відповідають установленим Податковим кодексом критеріям	Місцевий бюджет	Суб'єкти туристичної сфери, у власності яких перебувають відповідні легкові автомобілі
	Єдиний податок	Дохід або інша база залежно від групи платника	Місцевий бюджет	Фізичні особи – підприємці та юридичні особи туристичної сфери, які застосовують спрощену систему оподаткування
Місцеві збори	Збір за місця для паркування транспортних засобів	Площа земельної ділянки або відповідних комунальних об'єктів, відведених для паркування	Місцевий бюджет	Юридичні особи та фізичні особи – підприємці, які за рішенням органу місцевого самоврядування провадять діяльність із забезпечення паркування
	Туристичний збір	Загальна кількість днів тимчасового розміщення особи	Місцевий бюджет	Платниками є особи, які тимчасово розміщуються, а засоби розміщення та інші визначені суб'єкти справляють і перераховують збір як податкові агенти
Обов'язкові і страхові платежі	Єдиний внесок на загально-обов'язкове державне соціальне страхування	Заробітна плата, винагороди та інша визначена законодавством база нарахування	Система загально-обов'язкового державного соціального страхування	Роботодавці, фізичні особи – підприємці та інші страхувальники туристичної сфери

Примітка: перелік систематизує основні платежі та не є вичерпним. Залежно від виду діяльності, форми господарювання, наявності ліцензованих операцій, природних ресурсів і майнових об'єктів суб'єкти туристичної сфери можуть сплачувати інші податки, збори та обов'язкові платежі.

Джерело: сформовано автором на основі [281; 282; 283]

Додаток П

Таблиця П1 – Склад кластерів регіонів ЄС за моделями розвитку туристичної інфраструктури

Кластер	Код NUTS-2	Назва регіону	Країна	Кластер	Код NUTS-2	Назва регіону	Країна	Кластер	Код NUTS-2	Назва регіону	Країна
1	AT12	Niederösterreich	Австрія	2	AT11	Burgenland (AT)	Австрія	3	AT13	Wien	Австрія
1	BG31	Severozapaden	Болгарія	2	AT21	Kärnten	Австрія	3	BE10	Région de Bruxelles-Capitale	Бельгія
1	BG32	Severen tsentralen	Болгарія	2	AT22	Steiermark	Австрія	3	CH03	Nordwestsch weiz	Швейцарія
1	BG41	Yugozapaden	Болгарія	2	AT31	Oberösterreich	Австрія	3	CH04	Zürich	Швейцарія
1	BG42	Yuzhen tsentralen	Болгарія	2	AT32	Salzburg	Австрія	3	CZ01	Praha	Чехія
1	CZ02	Strední Cechy	Чехія	2	AT33	Tirol	Австрія	3	DE30	Berlin	Німеччина
1	CZ03	Jihozápad	Чехія	2	AT34	Vorarlberg	Австрія	3	DE50	Bremen	Німеччина
1	CZ05	Severovýchod	Чехія	2	BE21	Prov. Antwerpen	Бельгія	3	DE60	Hamburg	Німеччина
1	CZ06	Jihovýchod	Чехія	2	BE22	Prov. Limburg (BE)	Бельгія	3	ES63	Ciudad Autónoma de Ceuta	Іспанія
1	CZ07	Strední Morava	Чехія	2	BE23	Prov. Oost-Vlaanderen	Бельгія	3	ES64	Ciudad Autónoma de Melilla	Іспанія
1	DE40	Brandenburg	Німеччина	2	BE24	Prov. Vlaams-Brabant	Бельгія	3	HR05	Grad Zagreb	Хорватія
1	DEE0	Sachsen-Anhalt	Німеччина	2	BE25	Prov. West-Vlaanderen	Бельгія	3	HU11	Budapest	Угорщина

Продовження табл. П1

1	DEG0	Thüringen	Німеччина	2	BE31	Prov. Brabant Wallon	Бельгія	3	MT00	Malta	Мальта
1	EE00	Eesti	Естонія	2	BE32	Prov. Hainaut	Бельгія	3	PT30	Região Autónoma da Madeira	Португалія
1	EL53	Dytiki Makedonia	Греція	2	BE33	Prov. Liège	Бельгія	3	RO32	Bucuresti - Ilfov	Румунія
1	ES24	Aragón	Іспанія	2	BE34	Prov. Luxembourg (BE)	Бельгія	4	SI04	Zahodna Slovenija	Словенія
1	ES41	Castilla y León	Іспанія	2	BE35	Prov. Namur	Бельгія	4	BG34	Yugoiztochen	Болгарія
1	ES42	Castilla-La Mancha	Іспанія	2	BG33	Severoiztochen	Болгарія	4	CY00	Kypros	Кіпр
1	ES43	Extremadura	Іспанія	2	CH01	Région lémanique	Швейцарія	4	DE21	Oberbayern	Німеччина
1	FI19	Länsi-Suomi	Фінляндія	2	CH02	Espace Mittelland	Швейцарія	4	DE71	Darmstadt	Німеччина
1	FI1C	Etelä-Suomi	Фінляндія	2	CH05	Ostschweiz	Швейцарія	4	DE80	Mecklenburg-Vorpommern	Німеччина
1	FI1D	Pohjois- ja Itä-Suomi	Фінляндія	2	CH06	Zentralschweiz	Швейцарія	4	DEA1	Düsseldorf	Німеччина
1	FRB0	Centre-Val de Loire	Франція	2	CH07	Ticino	Швейцарія	4	DEF0	Schleswig-Holstein	Німеччина
1	FRC1	Bourgogne	Франція	2	CZ04	Severozápad	Чехія	4	DK01	Hovedstaden	Данія
1	FRC2	Franche-Comté	Франція	2	CZ08	Moravskoslezsko	Чехія	4	DK03	Syddanmark	Данія
1	FRD2	Haute-Normandie	Франція	2	DE11	Stuttgart	Німеччина	4	EL30	Attiki	Греція
1	FRE2	Picardie	Франція	2	DE12	Karlsruhe	Німеччина	4	EL42	Notio Aigaio	Греція
1	FRF2	Champagne-Ardenne	Франція	2	DE14	Tübingen	Німеччина	4	EL43	Kriti	Греція

Продовження табл. ПІ

1	FRF3	Lorraine	Франція	2	DE25	Mittelfranken	Німеччина	4	EL52	Kentriki Makedonia	Греція
1	FRI2	Limousin	Франція	2	DE27	Schwaben	Німеччина	4	EL62	Ionia Nisia	Греція
1	FRK1	Auvergne	Франція	2	DE92	Hannover	Німеччина	4	ES11	Galicia	Іспанія
1	HR02	Panonska Hrvatska	Хорватія	2	DEA2	Köln	Німеччина	4	ES12	Principado de Asturias	Іспанія
1	HU12	Pest	Угорщина	2	DEA3	Münster	Німеччина	4	ES21	País Vasco	Іспанія
1	HU21	Közép-Dunántúl	Угорщина	2	DEA4	Detmold	Німеччина	4	ES30	Comunidad de Madrid	Іспанія
1	HU22	Nyugat-Dunántúl	Угорщина	2	DEA5	Arnsberg	Німеччина	4	ES51	Cataluña	Іспанія
1	HU23	Dél-Dunántúl	Угорщина	2	DEB1	Koblenz	Німеччина	4	ES52	Comunidad Valenciana	Іспанія
1	HU31	Észak- Magyarország	Угорщина	2	DEC0	Saarland	Німеччина	4	ES53	Illes Balears	Іспанія
1	HU32	Észak-Alföld	Угорщина	2	DED2	Dresden	Німеччина	4	ES61	Andalucía	Іспанія
1	HU33	Dél-Alföld	Угорщина	2	DED5	Leipzig	Німеччина	4	ES62	Región de Murcia	Іспанія
1	LT02	Vidurio ir vakaru Lietuvos regionas	Литва	2	DK02	Sjælland	Данія	4	ES70	Canarias	Іспанія
1	LV00	Latvija	Латвія	2	DK04	Midtjylland	Данія	4	FR10	Île-de-France	Франція
1	NO02	Hedmark og Oppland	Норвегія	2	DK05	Nordjylland	Данія	4	FRD1	Basse- Normandie	Франція
1	NO06	Trøndelag	Норвегія	2	EL41	Voreio Aigaio	Греція	4	FRE1	Nord-Pas-de- Calais	Франція
1	NO07	Nord-Norge	Норвегія	2	EL51	Anatoliki Makedonia, Thraki	Греція	4	FRF1	Alsace	Франція
1	NO09	Agder og Sør- Østlandet	Норвегія	2	EL54	Ipeiros	Греція	4	FRG0	Pays de la Loire	Франція
1	NO0A	Vestlandet	Норвегія	2	EL61	Thessalia	Греція	4	FRH0	Bretagne	Франція

Продовження табл. П1

1	PL22	Slaskie	Польща	2	EL63	Dytiki Ellada	Греція	4	FRI1	Aquitaine	Франція
1	PL41	Wielkopolskie	Польща	2	EL64	Stereia Ellada	Греція	4	FRI3	Poitou-Charentes	Франція
1	PL43	Lubuskie	Польща	2	EL65	Peloponnisos	Греція	4	FRJ1	Languedoc-Roussillon	Франція
1	PL51	Dolnoslaskie	Польща	2	ES13	Cantabria	Іспанія	4	FRJ2	Midi-Pyrénées	Франція
1	PL52	Opolskie	Польща	2	ES22	Comunidad Foral de Navarra	Іспанія	4	FRK2	Rhône-Alpes	Франція
1	PL61	Kujawsko-Pomorskie	Польща	2	ES23	La Rioja	Іспанія	4	FRL0	Provence-Alpes-Côte d'Azur	Франція
1	PL62	Warminsko-Mazurskie	Польща	2	FI1B	Helsinki-Uusimaa	Фінляндія	4	FRM0	Corse	Франція
1	PL71	Łódzkie	Польща	2	FI20	Åland	Фінляндія	4	HR03	Jadranska Hrvatska	Хорватія
1	PL72	Swieto-krzyskie	Польща	2	HR06	Sjeverna Hrvatska	Хорватія	4	IE05	Southern	Ірландія
1	PL81	Lubelskie	Польща	2	IE04	Northern and Western	Ірландія	4	IE06	Eastern and Midland	Ірландія
1	PL82	Podkarpackie	Польща	2	ITC2	Valle d'Aosta, Vallée d'Aoste	Італія	4	ITC1	Piemonte	Італія
1	PL84	Podlaskie	Польща	2	ITF2	Molise	Італія	4	ITC3	Liguria	Італія
1	PL92	Mazowiecki regionalny	Польща	2	ITF5	Basilicata	Італія	4	ITC4	Lombardia	Італія
1	RO11	Nord-Vest	Румунія	2	ITI2	Umbria	Італія	4	ITF1	Abruzzo	Італія
1	RO12	Centru	Румунія	2	LT01	Sostines regionas	Литва	4	ITF3	Campania	Італія
1	RO21	Nord-Est	Румунія	2	LU00	Luxembourg	Люксембург	4	ITF4	Puglia	Італія
1	RO22	Sud-Est	Румунія	2	NL11	Groningen	Нідерланди	4	ITF6	Calabria	Італія
1	RO31	Sud-Muntenia	Румунія	2	NL13	Drenthe	Нідерланди	4	ITG1	Sicilia	Італія

Продовження табл. П1

1	RO41	Sud-Vest Oltenia	Румунія	2	NL23	Flevoland	Нідерланди	4	ITG2	Sardegna	Італія
1	RO42	Vest	Румунія	2	PL21	Malopolskie	Польща	4	ITH1	Provincia Autonoma di Bolzano, Bozen	Італія
1	SE12	Östra Mellansverige	Швеція	2	PL91	Warszawski stoleczny	Польща	4	ITH3	Veneto	Італія
1	SE21	Småland med öarna	Швеція	2	PT20	Região Autónoma dos Açores	Португалія	4	ITH4	Friuli-Venezia Giulia	Італія
1	SE23	Västssverige	Швеція	2	SE22	Sydsverige	Швеція	4	ITH5	Emilia-Romagna	Італія
1	SE31	Norra Mellansverige	Швеція	2	SI03	Vzhodna Slovenija	Словенія	4	ITI1	Toscana	Італія
1	SE32	Mellersta Norrland	Швеція	2	SK01	Bratislavský kraj	Словаччина	4	ITI3	Marche	Італія
1	SE33	Övre Norrland	Швеція					4	ITI4	Lazio	Італія
1	SK02	Západné Slovensko	Словаччина					4	NL12	Friesland	Нідерланди
1	SK03	Stredné Slovensko	Словаччина					4	NL21	Overijssel	Нідерланди
1	SK04	Východné Slovensko	Словаччина					4	NL22	Gelderland	Нідерланди
								4	NL32	Noord-Holland	Нідерланди
								4	NL34	Zeeland	Нідерланди
								4	NL41	Noord-Brabant	Нідерланди
								4	NL42	Limburg	Нідерланди

Продовження табл. П1

								4	NO08	Oslo og Viken	Норвегія
								4	PL42	Zachodniopomorskie	Польща
								4	PL63	Pomorskie	Польща
								4	PT11	Norte	Португалія
								4	PT15	Algarve	Португалія
								4	SE11	Stockholm	Швеція

Додаток Р

Таблиця Р1 – Матриця оцінювання моделей управління туристичною інфраструктурою регіонів України за критеріями U1–U11

Область	U1	U2	U3	U4	U5	U6	U7	U8	U9	U10	U11	Σ	UMI
Вінницька	4	4	3	4	4	4	3	4	4	4	3	41	0,745
Волинська	3	3	4	3	4	4	3	4	4	4	3	39	0,709
Дніпропетровська	2	4	3	2	3	4	4	4	3	4	3	36	0,655
Донецька*	2	1	2	1	1	4	3	4	3	4	2	27	0,491
Житомирська	4	2	3	2	2	4	2	4	3	4	2	32	0,582
Закарпатська	5	5	4	4	4	5	4	5	5	5	4	50	0,909
Запорізька	2	3	2	1	1	3	2	3	2	2	1	22	0,400
Івано-Франківська	4	4	4	3	4	5	4	5	5	5	4	47	0,855
Київська	4	4	5	3	3	5	4	4	4	4	4	44	0,800
Кіровоградська	4	2	3	2	2	4	3	4	3	4	3	34	0,618
Луганська*	2	2	1	1	1	3	2	4	4	4	2	26	0,473
Львівська	5	5	5	5	4	5	4	4	4	4	5	50	0,909
Миколаївська	3	3	3	2	2	4	4	3	3	4	3	34	0,618
Одеська	4	5	4	4	3	4	4	3	4	4	4	43	0,782
Полтавська	4	3	4	4	2	4	3	4	4	4	4	40	0,727
Рівненська	4	2	5	2	2	4	3	3	4	4	4	37	0,673
Сумська	3	3	3	2	2	4	4	4	4	4	3	36	0,655
Тернопільська	4	4	4	3	4	4	3	4	4	4	4	42	0,764
Харківська	3	2	3	2	2	4	3	3	3	4	3	32	0,582
Херсонська*	3	4	3	2	3	3	3	3	4	4	3	35	0,636
Хмельницька	3	3	3	2	2	4	3	4	4	4	3	35	0,636
Черкаська	3	3	3	2	2	4	3	4	4	4	3	35	0,636
Чернівецька	3	3	3	2	3	4	3	4	4	4	3	36	0,655
Чернігівська	3	3	3	2	2	4	3	4	4	4	3	35	0,636

Джерело: розраховано автором за результатами контент-аналізу офіційних регіональних джерел [78–183]

Додаток С

Таблиця С1 – Дорожня карта реалізації моделі DMO Governance та стратегії маркетингової концентрації для Самарівської міської територіальної громади на 2026–2030 рр.

Етап і строки реалізації	Мета етапу	Практичні заходи	Відповідальні виконавці та партнери	Потенційні джерела фінансування	Ключові індикатори результативності	Основні ризики та заходи реагування	Очікуваний результат
1. Інституційне формування системи управління туристичною дестинацією IV кв. 2026 р. – I півріччя 2027 р.	Створення організаційної та інформаційно-аналітичної основи реалізації моделі DMO Governance	Утворення координаційної ради з управління туристичною дестинацією; визначення відповідального координатора; затвердження положення, складу та річного плану роботи; інвентаризація туристичних ресурсів; розроблення туристичного паспорта громади; створення електронного реєстру туристичних об'єктів, суб'єктів сфери гостинності та подій; визначення цільових сегментів туристичного ринку; формування системи базових показників моніторингу	Координатор: Самарівська міська рада, профільний структурний підрозділ. Партнери: НТУ «ДП», заклади культури, громадські організації, суб'єкти туристичного та готельно-ресторанного бізнесу	Кошти місцевого бюджету в межах програм розвитку культури, туризму та економіки; гранти міжнародної технічної допомоги; ресурси партнерських і наукових організацій	Утворено та інституційно закріплено координаційну раду; призначено координатора; затверджено положення і план роботи; розроблено туристичний паспорт; сформовано електронний реєстр; внесено інформацію про всі визначені пріоритетні об'єкти; затверджено паспорти KPI; проведено не менше двох координаційних засідань протягом року	Ризики: формальний характер роботи координаційного органу; нечіткий розподіл повноважень; неповнота даних; низька залученість партнерів. Заходи реагування: закріплення відповідальних осіб і строків; затвердження регламенту роботи та оновлення даних; укладення меморандумів про співпрацю; щорічне публічне звітування	Сформовано дієвий координаційний механізм управління дестинацією та достовірну інформаційну основу для прийняття стратегічних рішень

Продовження табл. С1

2. Формування туристичного бренду та комплексних туристичних продуктів II піріччя 2027 р. – 2028 р.	Формування цілісного туристичного образу громади та концентрація маркетингових зусиль на пріоритетних сегментах ринку	Дослідження сприйняття громади потенційними відвідувачами; розроблення, тестування й затвердження туристичного бренду «Самар – козацьке місто на Самарі» та брендбуку; формування культурно-пізнавальних, рекреаційних, сімейних і подієвих продуктів, зокрема щонайменше трьох тематичних маршрутів і пакетів одноденного та вікендового відпочинку; інтеграція історичних, культурних і природних ресурсів у комплексні пропозиції; проведення цільових маркетингових кампаній для мешканців Дніпра та прилеглих територій; розвиток регулярних подієвих заходів.	Координатор: координаційна рада з управлінням туристичної діяльності. Партнери: Самарівська міська рада, заклади культури, туристичний бізнес, громадські організації, маркетингові агенції, медіа, туроператори, перевізники	Місцевий бюджет; державні та обласні програми; грантові кошти; спонсорські й партнерські внески; кошти суб'єктів туристичного бізнесу; надходження від проведення подій	Проведено дослідження цільової аудиторії; затверджено туристичний бренд і брендбук; створено щонайменше три маршрути та дві пропозиції одноденного або вікендового відпочинку; започатковано не менше двох регулярних туристичних подій і однієї маркетингової кампанії на рік; відвідуваність об'єктів і подій зростає щонайменше на 10 % порівняно з 2026 р.	Ризики: невідповідність бренду очікуванням аудиторії, обмежене фінансування, сезонність, безпекові обмеження, неготовність бізнесу до пакетування послуг. Заходи реагування: тестування бренду, поетапне впровадження, диверсифікація та всесезонність продуктів, гнучке планування подій, навчання учасників сфери гостинності.	Сформовано впізнаваний туристичний образ Самара, лінійку комплексних туристичних продуктів і основу для цільового просування громади
3. Цифрова трансформація туристичного інформаційного середовища 2027–2028 рр., паралельно з етапом 2	Підвищення доступності, актуальності та зручності туристичної інформації і цифрових сервісів	Дослідження цільової аудиторії; розроблення й затвердження бренду «Самар – козацьке місто на Самарі» та брендбуку; створення щонайменше трьох тематичних маршрутів і двох пропозицій одноденного або вікендового відпочинку; проведення маркетингових кампаній і регулярних туристичних подій	Координатор: координаційна рада з управлінням туристичної діяльності. Партнери: міська рада, заклади культури, туристичний бізнес, громадські організації, маркетингові агенції, медіа, туроператори й перевізники	Місцевий бюджет; державні й обласні програми; гранти; партнерські та спонсорські внески; кошти бізнесу й надходження від подій	Затверджено бренд і брендбук; створено щонайменше три маршрути та дві пропозиції; проводяться не менше двох регулярних подій і однієї маркетингової кампанії на рік; відвідуваність зростає щонайменше на 10 % порівняно з 2026 р.	Ризики: невідповідність бренду очікуванням, обмежене фінансування, сезонність, безпекові обмеження, неготовність бізнесу. Заходи: тестування бренду, поетапне впровадження, диверсифікація продуктів, гнучке планування подій і навчання учасників сфери гостинності	Сформовано впізнаваний туристичний образ Самара та лінійку комплексних туристичних продуктів.

Продовження табл. С1

4. Розвиток міжмуніципального партнерства та розширення туристичного ринку 2028–2030 pp.	Формування комплексних мікстериторіальних продуктів, розширення партнерської мережі та збільшення тривалості перебування відвідувачів	Розроблення та пілотування маршруту «Дніпро – Самар – Орлівщина»; укладення угод із громадами-партнерами; інтеграція до маршрутів закладів культури, рекреаційних об'єктів, перевізників і суб'єктів сфери гостинності; формування пакетів вихідного дня; підготовка спільних грантових та інвестиційних проєктів; проведення спільних подій і маркетингових заходів; налагодження співпраці з туроператорами та інформаційними центрами м. Дніпра	Координатори: Самарівська міська рада та координаційна рада з управління міста. Партнери: громади-партнери, туроператори, перевізники, заклади культури й рекреації, готельно-ресторанний бізнес і громадські організації.	Співфінансування громад-партнерів і державні й обласні програми; міжнародні гранти; кошти туристичного бізнесу; спонсорські внески; інструменти публічно-приватного партнерства	Укладено не менше двох угод або меморандумів про міжмуніципальну співпрацю; створено й апробовано не менше одного міжмуніципального маршруту; сформовано не менше двох пакетів вихідного дня; залучено не менше п'яти постійних бізнесових, культурних і рекреаційних партнерів; щороку підготовлено не менше двох спільних грантових або інвестиційних заявок; запроваджено облік користувачів міжмуніципальних маршрутів	Ризики: неузгодженість інтересів партнерів; відсутність співфінансування; транспортні й безпекові обмеження; нерівномірна якість послуг. Заходи реагування: закріплення ролей і фінансових зобов'язань в угодах; встановлення єдиних стандартів якості; диверсифікація фінансування; пілотування маршрутів; регулярна координація і спільне оцінювання результатів	Розширено географію туристичних пропозицій, сформовано сталі міжмуніципальні партнерства та створено передумови для збільшення туристичного потоку і тривалості перебування відвідувачів
5. Моніторинг, оцінювання та адаптивне коригування стратегії 2026–2030 pp., постійно	Забезпечення підзвітності виконавців, оцінювання результативності та своєчасне коригування управлінських рішень	Формування системи збору й верифікації даних; щоквартальний моніторинг виконання заходів; облік відвідуваності туристичних об'єктів, маршрутів і подій; оцінювання цифрового охоплення, бюджетних надходжень, підприємницької активності та залучених ресурсів; щорічне оцінювання КРІ; проведення опитувань відвідувачів і партнерів; повторне визначення адаптованих показників; щорічна актуалізація дорожньої карти	Координатор: Самарівська міська рада та координаційна рада з управління міста. Партнери: НТУ «Дніпровська політехніка», заклади культури, туристичний бізнес, громадські організації	Місцевий бюджет; кошти програм розвитку туризму й цифровізації; партнерські внески	Затверджено систему КРІ та порядок моніторингу; щоквартально формуються аналітичні звіти; щороку проводяться опитування й оцінювання результатів; дорожня карта актуалізується не рідше одного разу на рік; у 2030 р. повторно розраховано показники.	Ризики: неповнота й несвоєчасність даних, формальний характер моніторингу, недостатня координація виконавців. Заходи: затвердження регламенту й відповідальних осіб, уніфікація форм звітності, цифровізація збору даних, незалежна верифікація результатів	Сформовано постійну систему моніторингу, забезпечено підзвітність виконавців і адаптивне коригування стратегії.

Джерело: розроблено автором за результатами комплексного оцінювання Самарівської міської територіальної громади та обґрунтування моделі DMO Governance і стратегії маркетингової концентрації.

Таблиця С2 – Дорожня карта реалізації моделі Cluster Governance та стратегії кластерної інтеграції для Перещепинської міської територіальної громади на 2026–2030 рр.

Етап і строки реалізації	Мета етапу	Практичні заходи	Відповідальні виконавці та партнери	Потенційні джерела фінансування	Ключові індикатори результативності	Основні ризики та заходи реагування	Очікуваний результат
1. Інституціоналізація кластерної моделі управління IV кв. 2026 р. – I півріччя 2027 р.	Створення постійного організаційного механізму координації розвитку туристичної інфраструктури на засадах Cluster Governance	Створення координаційної платформи туристичного кластера; формування координаційної ради та тематичних робочих груп; визначення координатора; затвердження положення, складу і річного плану роботи; укладення партнерських угод між міською радою, старостинськими округами, закладами культури, бізнесом, громадськими та освітніми організаціями; інвентаризація учасників, ресурсів і туристичних ініціатив; формування реєстру учасників кластера; побудова карти ланцюга створення туристичної цінності; визначення спільних стратегічних пріоритетів і портфеля першочергових проєктів	Координатор: Перещепинська міська рада, профільний структурний підрозділ. Партнери: старостинські округи, НТУ «ДП», заклади культури, громадські організації, суб'єкти туристичного та готельно-ресторанного бізнесу	Місцевий бюджет у межах програм розвитку культури, туризму й економіки; гранти міжнародної технічної допомоги; ресурси партнерських і наукових організацій; добровільні внески учасників кластера	Створено й інституційно закріплено координаційну платформу; призначено координатора; затверджено положення та план роботи; сформовано не менше трьох тематичних робочих груп; укладено не менше п'яти партнерських угод; створено реєстр учасників і туристичних ресурсів; сформовано портфель першочергових проєктів; проведено не менше двох координаційних засідань на рік	Ризики: формальний характер діяльності; нечіткий розподіл функцій; недостатня залученість бізнесу; конфлікт інтересів учасників. Заходи реагування: закріплення повноважень і відповідальності; визначення координаторів робочих груп; фіксація зобов'язань у партнерських угодах; регулярна комунікація; орієнтація діяльності на спільні проєкти з вимірюваними результатами	Сформовано дієвий механізм кластерного управління, постійну систему координації та інституційне підґрунтя для спільної реалізації туристичних проєктів

Продовження табл. С2

2. Інтеграція туристичних ресурсів і формування комплексних продуктів II півріччя 2027 р. – 2028 р.	Об'єднання територіально розосереджених ресурсів, об'єктів і послуг у цілісний туристичний простір громади	Актуалізація туристичного паспорта і карти громади; інвентаризація стану та доступності пріоритетних локацій; інтеграція Керносівського ідола, інших археологічних пам'яток, природно-рекреаційних територій і культурних подій у тематичні маршрути; розроблення археологічного, історико-культурного та природно-рекреаційного маршрутів; формування кільцевих і міжпоселенських маршрутів; створення комплексних пропозицій одноденного та вікендового відпочинку; визначення єдиних вимог до якості обслуговування; облаштування туристичної навігації; визначення пріоритетних заходів із поліпшення транспортної й фізичної доступності; пілотне тестування маршрутів із залученням відвідувачів та експертів	Координатор: координаційна рада туристичного кластера. Партнери: Перещепинська міська рада, старостинські округи, заклади культури, суб'єкти туристичного бізнесу, перевізники, громадські організації, громади-партнери	Місцевий бюджет; державний обласні програми розвитку туризму, культури, інфраструктури та безбар'єрності; гранти; партнерські внески; кошти бізнесу	Розроблено не менше трьох комплексних маршрутів; сформовано не менше двох пропозицій одноденного або вікендового відпочинку; до маршрутів інтегровано всі визначені пріоритетні об'єкти; туристичною навігацією обладнано не менше 80 % пріоритетних локацій; проведено щонайменше дві пілотні апробації кожного маршруту; запроваджено збір відгуків відвідувачів; кількість організованих відвідувань об'єктів моніторингу збільшилася не менше ніж на 10 % порівняно з базовим 2026 р.	Ризики: незадовільний стан окремих об'єктів; недостатня транспортна й фізична доступність; сезонність; безпекові обмеження; невідповідність якості послуг очікуванням відвідувачів. Заходи реагування: пріоритизація доступних локацій; поетапне облаштування; створення альтернативних маршрутів; установа мінімальних стандартів обслуговування; попереднє тестування продуктів; гнучке планування заходів	Сформовано взаємопов'язану систему туристичних маршрутів і комплексних пропозицій, підвищено доступність локацій та рівень використання туристичного потенціалу громади
---	--	---	--	---	---	--	---

Продовження табл. С2

3. Розвиток партнерства, підприємництва та проектного фінансування 2027–2029 рр.	Розширення партнерської мережі, мобілізація зовнішніх ресурсів і розвиток підприємницької складової туристичного кластера	Формування банку проєктних ідей та інвестиційних пропозицій; підготовка спільних грантових та інвестиційних проєктів; розвиток міжмуніципальної співпраці; застосування механізмів публічно-приватного партнерства для обґрунтованих інфраструктурних проєктів; консультативний супровід ініціатив зі створення або модернізації садиб зеленого туризму, мініготелів, кемпінгів, закладів харчування, прокату, екскурсійних та інших туристичних сервісів; формування партнерських туристичних пакетів; проведення навчань із грантового менеджменту, сервісу, маркетингу та проектного управління; залучення місцевих виробників і майстрів до туристичного ланцюга створення вартості	Координатор: Перещепинська міська рада та координаційна рада туристичного кластера. Партнери: громади-партнери, НТУ «ДП», міжнародні донори, туристичний бізнес, місцеві виробники, громадські організації, фінансові установи	Міжнародні гранти; співфінансування громад-партнерів; державні й обласні програми; приватні інвестиції; кошти суб'єктів підприємництва; інструменти публічно-приватного партнерства; програми підтримки малого середнього бізнесу	Укладено не менше двох угод про міжмуніципальне співробітництво; сформовано банк не менше ніж із десяти проєктних ідей; щороку підготовлено не менше двох грантових або інвестиційних заявок; залучено не менше п'яти постійних партнерів; створено не менше двох партнерських туристичних пакетів; проведено не менше двох навчальних заходів на рік; започатковано або модернізовано не менше трьох туристичних сервісів до 2030 р.	Ризики: низька інвестиційна зацікавленість; недостатня якість проєктних заявок; обмежений доступ малого бізнесу до фінансування; слабка підприємницька активність; нестабільність партнерських відносин. Заходи реагування: залучення експертної підтримки; навчання з проектного й фінансового менеджменту; поетапна реалізація бізнес-ініціатив; підготовка типових бізнес-моделей; диверсифікація джерел фінансування; закріплення зобов'язань партнерів	Розширено партнерську мережу, сформовано портфель проєктів, залучено додаткові ресурси та активізовано мале підприємництво у сфері туризму й гостинності
--	---	---	--	---	---	---	--

Продовження табл. С2

4. Цифрова інтеграція та просування продуктів туристичного кластера 2027–2029 рр., паралельно з етапами 2–3	Формування єдиного цифрового середовища взаємодії учасників кластера та підвищення доступності туристичних продуктів	Створення туристичного вебпорталу або спеціалізованого розділу на офіційному вебсайті громади; цифрове представлення учасників кластера, маршрутів, об'єктів, подій і туристичних сервісів; розроблення інтерактивної карти; запровадження QR-навігації; створення цифрових аудіогідів; ведення електронного календаря подій; створення внутрішнього цифрового каналу комунікації учасників кластера; просування туристичних продуктів у соціальних мережах і на туристичних платформах; забезпечення цифрової доступності контенту; регулярне оновлення інформації та моніторинг цифрової аналітики	Координатор: профільний структурний підрозділ Перещепинської міської ради. Партнери: координаційна рада кластера, ІТ-компанії, заклади культури, туристичний бізнес, громадські організації, фахівці 3 цифрової доступності	Місцеві програми цифровізації; міжнародні гранти; партнерські внески ІТ-компаній; кошти туристичного бізнесу; спонсорська підтримка	Введено експлуатацію туристичний вебресурс та інтерактивну карту; онлайн представлено всі пріоритетні маршрути й учасників кластера; QR-навігацією обладнано не менше 80 % пріоритетних об'єктів; створено не менше трьох аудіогідів; календар подій оновлюється щомісяця; визначено адміністратора цифрових ресурсів; цифрове охоплення цільової аудиторії збільшилося не менше ніж на 20 % після першого повного року функціонування вебресурсу; запроваджено щоквартальне оцінювання вебаналітики	Ризики: несвоєчасне оновлення контенту; технічні збої; кібербезпекові загрози; недостатня цифрова компетентність учасників; недоступність контенту для окремих груп користувачів. Заходи реагування: визначення адміністратора; затвердження регламенту оновлення; резервне копіювання; технічний супровід; навчання учасників; дотримання вимог цифрової доступності; поєднання цифрових та офлайн-каналів	Сформовано єдиний цифровий простір туристичного кластера, розширено доступ до інформації та підвищено ефективність комунікації, координації і просування туристичних продуктів
---	--	--	---	---	--	---	--

Продовження табл. С2

5. Моніторинг, оцінювання та адаптивне коригування 2026–2030 рр., постійно	Забезпечення підзвітності учасників, оцінювання результативності та своєчасного коригування кластерної моделі й стратегічних заходів	Формування та верифікація бази даних; затвердження паспортів KPI; моніторинг виконання заходів, відвідуваності, діяльності кластера, залучених ресурсів, цифрового охоплення, реалізації проєктів і бюджетних надходжень; опитування заінтересованих сторін; щорічне оцінювання KPI, повторний розрахунок TI, UMI, SEPI і TPI та актуалізація дорожньої карти.	Координатор: Перещепинська міська рада та координаційна рада туристичного кластера. Партнери: НТУ «ДП», старостинські округи, заклади культури, туристичний бізнес, громадські	Місцевий бюджет; програми розвитку туризму й цифровізації; міжнародні гранти; технічна допомога; партнерські внески та кошти учасників кластера	Затверджено систему KPI та регламент моніторингу; база даних оновлюється щоквартально; щороку готується аналітичний звіт і актуалізується дорожня карта; проводиться не менше одного опитування заінтересованих сторін на рік; у 2028 і 2030 рр. повторно розраховано показники.	Ризики: неповнота й несвоєчасність даних, формальний характер моніторингу, недостатня координація та аналітична спроможність учасників. Заходи реагування: уніфікація звітності, визначення відповідальних осіб, цифровізація збору даних, навчання учасників, регулярна координація та незалежна верифікація результатів	Сформовано дієву систему моніторингу туристичного кластера, забезпечено підзвітність учасників і доказове адаптивне коригування стратегічних рішень.
--	--	--	--	---	--	---	--

Джерело: розроблено автором за результатами комплексного оцінювання Перещепинської міської територіальної громади та обґрунтування моделі Cluster Governance, стратегії кластерної інтеграції й комплементарних стратегій партнерського розвитку та цифрової трансформації.

СПИСОК ОПУБЛІКОВАНИХ ПРАЦЬ ЗА ТЕМОЮ ДИСЕРТАЦІЇ:

Одноосібна монографія

1. Герасименко Т.В. Розвиток регіональної туристичної інфраструктури: економічні механізми, інституціональні моделі та європейські практики. М-во освіти і науки України, Нац. техн. ун-т «Дніпровська політехніка». Дніпро: Герда, 2025. 312 с. ISBN 978-617-8185- 41-1. (19,5 друк. арк.).

Розділи в колективних монографіях

2. Герасименко Т.В. Розвиток туристичного потенціалу Новомосковського району Дніпропетровської області. Вектори розвитку туристично-рекреаційних систем Дніпропетровської області / М.В. Белобородова, Л.С. Безугла, А.В. Бессонова, Л.А. Бондаренко, Т.В. Герасименко; М-во освіти і науки України, Нац. техн. ун-т «Дніпровська політехніка». Дніпро: Журфонд, 2024. С. 8-45. ISBN 978-966-934-615-5 (1,81 друк. арк.).

3. Герасименко Т.В. Вплив збройної агресії рф на господарський потенціал та економічну стійкість Перещепинської міської територіальної громади. Комплексний аналіз туристично-рекреаційного потенціалу Перещепинської міської територіальної громади. Просторовий розвиток територіальних громад: економічна трансформація, культурна спадщина та ревіталізація регіонів. за заг. ред. М.В. Белобородової; М-во освіти і науки України, Нац. техн. ун-т «Дніпровська політехніка». – Дніпро: Журфонд, 2025. – 284 с. ISBN 978-617-8737-31-3. <https://ir.nmu.org.ua/server/api/core/bitstreams/37853241-a654-4d90-bf0f-3e3ef99d61d4/content>. (2,37 друк. арк.).

4. Герасименко Т.В. Теоретико-практичні засади відродження внутрішнього туризму України в умовах модернізації та викликів / О.К. Любчук, І.Ф. Марченко, Н.П. Борец, Г.О. Крапівіна, М.В. Шарко, І.І. Лаврова, Гривцова О.М. Дніпро : ДВНЗ «ПДТУ», 2025. 230 с. ISBN 978-966-604-322-4. <https://public.pstu.edu/catalog/view/1075/1767/11317>. (1,56 друк. арк.).

5. Herasymenko T.V. Current trends of international investments of TNC in crisis conditions. Modern processes of economy adaptation in crisis conditions. Monograph. Opole: Academy of Applied Sciences Academy of Management and Administration in Opole. 2023. p.134-143. https://old.wszia.opole.pl/wp-content/uploads/2020/05/Monograf_Opole_2023.pdf. ISBN 978-83-66567-54-2. (заг. обсяг – 0,4 друк. арк.).

6. Shapoval V.M., **Herasymenko T.V.** Organizational and Economic Basis for the Development of Rural Tourism in the Dnepropetrovsk Region. Trends, Prospects and Challenges of Sustainable Tourism Development: monograph. Lviv: Lviv University of trade and economics. 2020. pp. 180–194. <https://fakultet.site/data/monograph2020.pdf> ISBN 978-617-602-287-9 (0,857 друк. арк., особистий внесок автора: оцінено ресурсний потенціал сільського туризму Дніпропетровської області та обґрунтовано організаційно-економічні умови його розвитку й регіональної підтримки – 0,5 друк. арк.).

7. Шаповал В.М., **Герасименко Т.В.**, Шаповал І.А. Управління розвитком туристичної галузі України в умовах євроінтеграції (на прикладі Дніпропетровської області). Функціонування та перспективи розвитку туристичної галузі України: монографія. Львів. 2018. С. 86–97. <https://fakultet.site/data/monograph2018.pdf> ISBN 978-617-602-234-3 0,72 друк. арк., особистий внесок автора: оцінено туристичний потенціал Дніпропетровської області та обґрунтовано напрями вдосконалення регіонального управління туризмом в умовах євроінтеграції – 0,3 друк. арк.).

Статті у наукових періодичних виданнях інших держав та у виданнях

України, які включено до міжнародних наукометричних баз

8. **Herasymenko T.**, Bieloborodova M., Bezuhla L., Atamas O., Makukha Yu. The role of the institutional environment in regulating innovative activities in the industry. *Naukovyi Visnyk Natsionalnoho Hirnychoho Universytetu*. 2025, № 5. С.142–152. <https://doi.org/10.33271/nvngu/2025-5/142> (1,21 друк. арк., особистий внесок автора: здійснено аналіз впливу інституційного середовища на інноваційну діяльність промислових підприємств України та обґрунтовано

асиметричний характер взаємодії ключових факторів в межах економіко-математичної моделі – 0,3 друк. арк.). Scopus (Q3), Index Copernicus.

9. Jakubek, P; Marhasova, V; Skoryk, H.; **Herasymenko, T**; Polishchuk, A. Strategic Management of Innovative Development of Enterprise Using Foresight Technologies as Part of Digitalization. *Pacific Business Review International*. 2025. Volume 17 Issue 9. P. 145-153. <https://dspace.uzhnu.edu.ua/server/api/core/bitstreams/f8eb36cb-3651-49dc-a8e3-fc6dbee8cff1/content> (0,72 друк. арк., особистий внесок автора: обґрунтовано роль форсайт-технологій у стратегічному управлінні інноваційним розвитком підприємств в умовах цифровізації – 0,18 друк. арк.). Web of Science.

10. Bezuhla L., Bieloborodova M., Bondarenko L., **Herasymenko T.V.** Recreation Areas Optimisation and Nature Exploitation in Urban Ecosystems. *Studia Regionalne i Lokalne*. 2023. Nr 3(93)/2023. P. 55-68. <https://doi.org/10.7366/1509499539304>. (0,88 друк. арк., особистий внесок автора: обґрунтовано застосування фіторе mediaції та геоінформаційного аналізу для оптимізації стану міських рекреаційних зон – 0,22 друк. арк.). Scopus (Q4).

Статті у наукових періодичних виданнях інших держав та у виданнях України, які включено до міжнародних наукометричних баз

11. Герасименко Т.В. Методологічні засади інтегрального оцінювання розвитку регіональної туристичної інфраструктури. *Цифрова економіка та економічна безпека*. 2026. № 1 (22). С. 106-114. <https://doi.org/10.32782/dees.22-16>. (0,71 друк. арк.) Index Copernicus, Google Scholar.

12. Герасименко Т.В. Просторова структура туристичної інфраструктури України. *Розвиток міста*. 2026. №1 (9). С. 37-44. <https://doi.org/10.32782/city-development.2026.1-4>. (0,48 друк. арк.). Index Copernicus, Google Scholar.

13. Герасименко Т.В. Міжнародний досвід інноваційного розвитку туристичної інфраструктури та можливості його адаптації в Україні. *Причорноморські економічні студії*. 2025. №96. С. 327-334. <https://doi.org/10.32782/bses.96-51>. (0,73 друк. арк.). Index Copernicus, Google Scholar.

14. Герасименко Т.В. Механізми державно-приватного партнерства в розвитку інфраструктури туризму. *Трансформаційна економіка*. 2025. № 4 (13). С. 40-47. <https://doi.org/10.32782/2786-8141/2025-13-6>. (0,8 друк. арк.). Index Copernicus, Google Scholar.

15. **Герасименко Т.В.**, Горбатюк Н. А., Нападайло М. С. Значення екскурсійної діяльності в інноваційному розвитку туристичної індустрії. *Економічний вісник Дніпровської політехніки*. 2025. №4 (92). С. 178-187. <https://doi.org/10.33271/ebdut/92.178>. (0,56 друк. арк., особистий внесок автора: обґрунтовано цифрові, інтерактивні та віртуальні формати екскурсійної діяльності для підвищення привабливості туристичного продукту – 0,25 друк. арк.). Index Copernicus, Google Scholar.

16. Герасименко Т.В. Роль туристичної галузі у реалізації соціально-економічних цілей сталого розвитку. *Сталий розвиток економіки*. 2025. № 6 (57). С. 15-22. <https://doi.org/10.32782/10.32782/2308-1988/2025-57-2>. (0,59 друк. арк.). Index Copernicus, Google Scholar.

17. Герасименко Т.В. Мультиплікативний ефект туристичної інфраструктури в контексті сталого економічного розвитку. *Вісник Одеського національного університету. Економіка*. 2025. Т. 30. № 4(106). С. 6-13. DOI: <https://doi.org/10.32782/2304-0920/4-106-1>. (0,66 друк. арк.). Index Copernicus, Google Scholar.

18. Герасименко Т.В. Роль транспортної інфраструктури у забезпеченні сталого розвитку туризму в Україні. *Економічний вісник Національного технічного університету України «Київський політехнічний інститут»*. 2025. № 32. С. 12-18. <https://doi.org/10.20535/2307-5651.32.2025.328185>. (0,58 друк. арк.). Index Copernicus, Google Scholar.

19. Герасименко Т.В. Туристична інфраструктура – драйвер економічного розвитку та інвестиційної привабливості. *Індустрія туризму і гостинності в Центральній та Східній Європі*. 2025. №12. С. 27-35. <https://doi.org/10.32782//tourismhospcee-12-4>. (0,58 друк. арк.). Index Copernicus, Google Scholar.

20. Герасименко Т.В. Перспективи колівінгу для колективних закладів розміщення в Україні. *Таврійський науковий вісник*. 2025. № 23. С. 28-35. <https://doi.org/10.32782/2708-0366/2025.23.3>. (0,51 друк. арк.). Index Copernicus, Google Scholar.

21. Безугла Л.С., Герасименко Т.В. Державне управління нематеріальною культурною спадщиною як інструмент розвитку туристичного потенціалу. *Публічне управління і адміністрування в Україні*. 2024. № 44. 2024. С. 189-195. <https://doi.org/10.32782/pma2663-5240-2024.44.32>. (0,64 друк. арк., особистий внесок автора: обґрунтовано роль державного управління нематеріальною культурною спадщиною у розвитку туристичного потенціалу через цифровізацію та міжсекторальну взаємодію – 0,34 друк. арк.). Crossref.

22. Безугла Л.С., Герасименко Т.В. Механізм публічного управління в галузі туризму. *Дніпровський науковий часопис публічного управління, психології, права*. 2024. № 5. С. 65-72. <https://doi.org/10.51547/ppp.dp.ua/2024.5.8>. (0,54 друк. арк., особистий внесок автора: обґрунтовано роль громадських організацій у розвитку туризму через міжнародне фінансування, прозорість управління та підтримку громад – 0,3 друк. арк.). Index Copernicus.

23. Герасименко Т.В. Розвиток туризму в регіонах України через нові підходи до удосконалення цільових програм. *Держава і регіони. Серія: Економіка та підприємництво*. 2025. № 2 (136). С. 11-17. <https://doi.org/10.32782/1814-1161/2025-2-2>. (0,61 друк. арк.). Index Copernicus, Google Scholar.

24. Герасименко Т.В., Бондаренко Л.А. Вплив інклюзивного туризму на досягнення цілей сталого соціально-економічного розвитку. *Причорноморські економічні студії*. 2024. № 90. С. 169-175. <https://doi.org/10.32782/bses.90-26>. (0,53 друк. арк., особистий внесок автора: обґрунтовано роль інклюзивного туризму, безбар'єрності та державної підтримки у розвитку доступної туристичної інфраструктури – 0,3 друк. арк.). Index Copernicus, Google Scholar.

25. Bieloborodova M., **Herasymenko T.**, Bezuhla L. Strategic directions of the regional tourist complex balanced functioning. *Причорноморські економічні студії*. 2024. № 86. С. 219-227. <https://doi.org/10.32782/bses.86-35>. (0,69 друк. арк., особистий внесок автора: здійснено діагностику та інтегральне оцінювання збалансованого розвитку регіонального туристичного комплексу – 0,25 друк. арк.). Index Copernicus, Google Scholar.

26. Герасименко Т.В. Напрями і тенденції розвитку колективних засобів розміщення у Дніпропетровській області. *Науковий вісник Херсонського державного університету*. 2024. № 53. С. 5-13. <https://doi.org/10.32999/ksu2307-8030/2024-53-1>. (0,6 друк. арк.). Index Copernicus.

27. Герасименко Т.В. Податкові надходження від туристичної галузі та їхнє значення в економічному розвитку України. *Економіка і регіон*. 2024. № 4 (95). С. 67-74. [https://doi.org/10.26906/EiR.2024.4\(95\).3608](https://doi.org/10.26906/EiR.2024.4(95).3608). (0,54 друк. арк.). Index Copernicus, Google Scholar.

28. **Герасименко Т.В.**, Омеляненко Д.М., Кувавіна В.Є. Виклики та перспективи залучення інвестицій у туристичну сферу України в повоєнний період. *Управління змінами та інновації*. 2024. №12. С. 20-24. <https://doi.org/10.32782/СМІ/2024-12-3>. (0,41 друк. арк., особистий внесок автора: обґрунтовано роль іноземних інвестицій і стимулювання інвестиційної активності у повоєнному відновленні туристичної сфери – 0,2 друк. арк.). Index Copernicus, Google Scholar.

29. Любчук О.К., **Герасименко Т.В.** Перспективи розвитку культурно-пізнавального туризму в Україні. *Економічний вісник Дніпровської політехніки*. Серія: Туризм і рекреація. 2024. № 4 (88). С. 141-152. <https://doi.org/10.33271/ebdut/88.141>. (0,77 друк. арк., особистий внесок автора: здійснено просторову локалізацію об'єктів культурної спадщини та обґрунтовано роль інновацій у підвищенні конкурентоспроможності культурно-пізнавального туризму – 0,5 друк. арк.). Index Copernicus, Google Scholar.

30. Bezuhla L. S., **Herasymenko T.V.**, Bieloborodova M. V., Nечepurenko M. O. Social innovations of small and medium-sized businesses in Ukraine. *Економічний вісник Дніпровської політехніки*. 2024. №2 (86). С. 49-59. <https://doi.org/10.33271/ebdut/86.049>. (0,78 друк. арк., особистий внесок автора: проаналізовано розвиток соціальних інновацій малого і середнього бізнесу та особливості національної моделі його залучення до соціальних інновацій – 0,3 друк. арк.). Index Copernicus, Google Scholar.

31. Пилипенко Г. М., **Герасименко Т.В.**, Гузенко І. Ю. Інноваційні моделі діяльності підприємств у глобальних ланцюгах створення вартості. *Економічний вісник Дніпровської політехніки*. 2024. №1. С.65-73. <https://doi.org/10.33271/ebdut/85.065>. (0,49 друк. арк., особистий внесок автора: обґрунтовано застосування моделі відкритих інновацій у глобальних ланцюгах створення вартості – 0,2 друк. арк.). Index Copernicus, Google Scholar.

32. **Герасименко Т.В.**, Реученко Б.М., Коростильов Р.І. Вплив туристичного потенціалу на соціально-економічний розвиток м. Новомосковська Дніпропетровської області. *Український журнал прикладної економіки та техніки*. 2023. № 4. С. 44-48. <https://doi.org/10.36887/2415-8453-2023-4-6>. (0,38 друк. арк., особистий внесок автора: обґрунтовано підхід до оцінювання туристичного потенціалу Новомосковська та його вплив на соціально-економічний розвиток території – 0,25 друк. арк.). Index Copernicus, Google Scholar.

33. **Герасименко Т.В.**, Олійник А.І., Дідусь А.Ю. Стратегічні пріоритети розвитку санаторно-курортної сфери України. *Економіка та суспільство*. 2023. № 58. <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2023-58-18>. (0,53 друк. арк., особистий внесок автора: обґрунтовано стратегічні пріоритети та напрями підвищення ефективності розвитку санаторно-курортної сфери України – 0,3 друк. арк.). Index Copernicus, Google Scholar.

34. Безугла, Л., Куваєва, Т., **Герасименко Т.В.** Проблеми та перспективи розвитку інклюзивного туризму в Україні та Європі. *Економіка та суспільство*. 2022. № 43. <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2022-43-3>. (0,48

друк. арк., особистий внесок автора: обґрунтовано роль безбар'єрного середовища та доступного туризму в соціальній інтеграції – 0,16 друк. арк.).

Index Copernicus, Google Scholar.

35. Безугла, Л.С., Белобородова, М.В., Герасименко Т.В. Формування інклюзивно-реабілітаційного туризму в Україні. *Інновації та технології в сфері послуг і харчування*. 2022. № 2(6), С. 20-25. [https://doi.org/10.32782/2708-4949.2\(6.2022.4\)](https://doi.org/10.32782/2708-4949.2(6.2022.4)). (0,44 друк. арк., особистий внесок автора: визначено функціональну модель інклюзивно-реабілітаційного туризму та обґрунтовано його реабілітаційну й соціалізаційну роль – 0,15 друк. арк.). Index Copernicus, Google Scholar.

36. Shapoval V.M., **Herasymenko T.V.**, Yurchishina L.I. Assessment of the competitiveness of the tourist enterprise in the modern conditions. *Економіка і регіон. Науковий вісник*. 2020. № 4(79). С. 35–42. URL: https://www.researchgate.net/publication/368028922_Assessment_of_the_Competitiveness_of_the_Tourist_Enterprise_in_the_Modern_Conditions. (0,45 друк. арк., особистий внесок автора: обґрунтовано системний підхід до оцінювання конкурентоспроможності туристичного підприємства та роль конкурентних стратегій у його сталому розвитку – 0,15 друк. арк.). Index Copernicus, Google Scholar.

37. Шаповал В.М., **Герасименко Т.В.** Increasing the efficiency of using economic potential of tourist complex. *Інноваційна економіка*. 2019. № 3–4. С. 59–64. URL: <http://inneco.org/index.php/innecoua/article/view/43>. (0,5 друк. арк., особистий внесок автора: обґрунтовано підхід та інтегральний показник оцінювання ефективності використання економічного потенціалу підприємств туристичного комплексу – 0,3 друк. арк.). Index Copernicus, Google Scholar.

38. Шаповал В.М., **Герасименко Т.В.**, Белобородова М.В. Формування та розвиток конкуренції в ринковій економіці (на прикладі туристичної індустрії України). *Теоретичні і практичні аспекти економіки та інтелектуальної власності*. 2018. № 18. С. 43–51. URL: <https://doi.org/10.31498/2225-6407.18.2018.180061>. (0,48 друк. арк., особистий

внесок автора: обґрунтовано методологію оцінювання досяжного рівня конкурентоспроможності туристичних дестинацій – 0,2 друк. арк.). Index Copernicus.

39. Шаповал В.М., Герасименко Т.В., Шпак М.В. Розробка актуальних економічних стратегій підприємств туристичної галузі України. *Приазовський економічний вісник*. 2017. № 2(02). URL: https://pev.kpu.zp.ua/journals/2017/2_02_uk/18.pdf. (0,43 друк. арк., особистий внесок автора: розроблено модель економічної стратегії туристичних підприємств та індикатори досягнення стратегічних цілей – 0,22 друк. арк.). Index Copernicus, Google Scholar.

40. Шаповал В.М., Пашкевич М.С., Герасименко Т.В. Планування сталого розвитку туристичної території (на прикладі Дніпропетровської області). *Науковий погляд: економіка та управління*. 2017. № 2(58). С. 170–179. URL: http://www.scientificview.umsf.in.ua/archive/2017/2_58_2017/18.pdf. (0,43 друк. арк., особистий внесок автора: розроблено методику короткострокового планування розвитку туризму на основі оптимізації бюджетних інвестицій – 0,2 друк. арк.). Index Copernicus, Google Scholar.

41. Шаповал В.М., Герасименко Т.В., Шпак М.В. Управління розвитком туризму (на прикладі Дніпропетровської області). *Економічний вісник НГУ*. 2017. №1(61). С. 159–166. URL: https://ev.nmu.org.ua/docs/2018/1/EV20181_159-166.pdf. (0,52 друк. арк., особистий внесок автора: обґрунтовано створення регіональної системи управління туризмом на засадах програмно-цільового і маркетингово-аналітичного підходів – 0,25 друк. арк.). Index Copernicus, Google Scholar.

42. Шаповал В.М., Герасименко Т.В. Фактори та принципи підвищення ефективності діяльності підприємств туристичного комплексу. *Економічний вісник НГУ*. 2016. №3 (55). С. 79–86. URL: https://ev.nmu.org.ua/docs/2016/3/EV20163_079-086.pdf. (0,48 друк. арк., особистий внесок автора: обґрунтовано фактори та принципи підвищення ефективності підприємств туристичного комплексу з урахуванням міжгалузевих зв'язків – 0,35 друк. арк.). Index Copernicus, Google Scholar.

43. Шаповал В.М., Герасименко Т.В. Особливості реалізації інформаційних технологій відповідно до підприємств туристичного комплексу. *Сталий розвиток економіки*. 2016. № 3(32). С. 79–85. URL: <https://economdevelopment.in.ua/index.php/journal/article/view/370/353>. (0,39 друк. арк., особистий внесок автора: обґрунтовано вплив інформаційно-комунікаційних технологій на ефективність, витрати та результати діяльності підприємств туристичного комплексу – 0,25 друк. арк.). Index Copernicus, Google Scholar.

44. Шаповал В.М., Герасименко Т.В. Основи стратегічного управління розвитком туристичної галузі України. *Інноваційна економіка*. 2016. №9-10(6). С.37–44. URL: https://ie.at.ua/IE_2016/InnEko_9-10_2016.pdf. (0,53 друк. арк., особистий внесок автора: обґрунтовано стратегічні напрями розвитку туристичної галузі та використання туристської ренти для її ресурсного забезпечення – 0,35 друк. арк.). Index Copernicus, Google Scholar.

Статті в наукових виданнях іноземних держав:

45. Herasymenko T. V. Innovation and investment development of the regional tourist infrastructure of Ukraine. *International Scientific Journal Business-Engineering. Georgian Technical University*. 2025. №3-4. P. 275-278. URL: <https://drive.google.com/file/d/1SOGR-KZQMoOetFW6G1odSjtw2dWwIwmy/view>. (0,4 друк. арк.). Журнал включений до міжнародної наукометричної бази Google Scholar та локальної грузинської бази Techinformi.

46. Herasymenko T. V. Assessment of investment and innovation activity of high-tech TNCs. *International Scientific Journal Business-Engineering. Georgian Technical University*. 2024. №3-4. P. 193-195. URL: https://drive.google.com/file/d/1_eMFG-BXWDsJvCyL2eJ0IT54GBGpM07Y/view. (0,24 друк. арк.). Журнал включений до міжнародної наукометричної бази Google Scholar та локальної грузинської бази Techinformi.

47. Bezuhla L., Herasymenko T., Bieloborodova M. Volunteering and Volunteer Tourism: Challenges and Realities. *Green, Blue and Digital Economy*

Journal. 2022. № 3(2), 1-8. URL: <https://doi.org/10.30525/2661-5169/2022-2-1>. (0,53 друк. арк., особистий внесок автора: обґрунтовано напрями розвитку міжнародної співпраці у сфері волонтерського туризму – 0,17 друк. арк.). Журнал включено до міжнародних наукометричних баз Index Copernicus, Google Scholar.

Вибрані праці апробаційного характеру:

48. Shapoval V., Bieloborodova M., **Herasymenko T.**, Dubrova N., Nechepurenko M. Resource Management of Stakeholders in the Concept of Business Social Responsibility. Proceedings of the 37th International Business Information Management Association (IBIMA), Cordoba, Spain, 1–2 April, 2021. – P. 8536–8544. – available at: <https://ibima.org/accepted-paper/40189-2/> ISBN: 978-0-9998551-6-4; U.S.A. Library of Congress: ISSN: 2767-9640. (0,64 друк. арк., особистий внесок автора: обґрунтовано ресурсний підхід до групування та взаємодії стейкхолдерів на засадах Парето-оптимальності – 0,13 друк. арк.).

49. Shapoval V., **Herasymenko T.**, Bieloborodova M., Kyryliuk I., Dubrova N. Integrated Approach to Development of Tourism Industry in the Ukraine Regional Based on Modern Information Technologies. Proceedings of the 37th International Business Information Management Association (IBIMA), 1–2 April, Cordoba, Spain, 2021. – P. 8527-8535 available at: <https://ibima.org/accepted-paper/integrated-approach-to-development-of-tourism-industry-in-the-ukrainian-regions-based-on-modern-information-technologies>. (0,71 друк. арк., особистий внесок автора: обґрунтовано роль інформаційних технологій у використанні туристичних ресурсів і розвитку туристичних територій – 0,14 друк. арк.).

50. Kyryliuk I., Shapoval V., Povorozniuk I., **Herasymenko T.**, Lytvyn O. Tourism during Pandemic of COVID-19: Analysis of the Situation and Ways out of the Crisis. The 36th IBIMA (International Business Information Management Association) Conference, Granada, Spain, 4–5 November. 2020. P.8888–8896. URL: <https://ibima.org/accepted-paper/tourism-during-pandemic-of-covid-19-analysis-of-the-situation-and-ways-out-of-the-crisis/>. (0,6 друк. арк., особистий внесок автора: обґрунтовано застосування інновацій, інформаційних

технологій і smart-туризму для відновлення галузі після пандемії COVID-19 – 0,12 друк. арк.).

51. Shapoval V., **Herasymenko T.**, Kyryliuk I., Berbets T., Lytvyn O. Planning of Sustainable Development of Tourism in Ukraine (on the Example of the Dnepropetrovsk Region). The 36th IBIMA (International Business Information Management Association) Conference, Granada, Spain, 4–5 November. 2020. URL: <https://ibima.org/accepted-paper/planning-of-sustainable-development-of-tourism-in-ukraine-on-the-example-of-the-dnepropetrovsk-region/> (0,71 друк. арк., особистий внесок автора: обґрунтовано інформаційні інструменти управління сталим розвитком туристичних територій – 0,14 друк. арк.).

52. Шаповал В.М., **Герасименко Т.В.**, Шаповал І.А. Особливості реалізації цифрових технологій у туризмі. Збірник тез I Міжнародної науково-практичної конференції «Сталий розвиток туризму на засадах партнерства». Львів: 31 жовтня - 1 листопада 2018 р. ЛТЕУ. С. 252-255. URL: <http://surl.li/sbcvs>. (0,19 друк. арк., особистий внесок: обґрунтовано вплив інформаційно-комунікаційних технологій на просторову організацію та ефективність підприємств туристичного комплексу – 0,07 друк. арк.).

53. Herasymenko T. Prospects for the development of rural tourism in the Dnepropetrovsk region. Tourism in conditions of uncertainty: from theory to practice: Materials of I international scientific-practical Internet conference, May 12, 2021, Dnipro / scientific red. V.M. Shapoval; Ministry of Education and Science of Ukraine, Nat. tech. Dnipro Polytechnic University. Dnipro: NTU «DP», 2021. С.37-39. URL: <https://surl.li/ulhbfi>. (0,18 друк. арк.).

54. Herasymenko T.V. Economic and organizational basis for the development of Ukrainian rural tourism. Теорія, практика та інновації розвитку туристичної і готельно-ресторанної індустрії : матеріали Міжнародної науково-практичної конференції, 27-28 травня 2021 р., м. Умань. Умань: Уманський національний університет садівництва, 2021. С. 34-36. <https://lib.udau.edu.ua/server/api/core/bitstreams/6f25f043-7b3f-4571-84a7-66c71c481152/content>. (0,2 друк. арк.).

55. Bieloborodova M., **Herasymenko T.** Prerequisites for Sustainable Tourism Development in the Regions of Ukraine. Сталий розвиток – XXI століття. Дискусії 2021: матеріали VII Міжнародної науково-практичної конференції / Національний університет “Києво-Могилянська академія” / за ред. проф. Хлобистова Є.В. Київ, 2021. С. 458-467. <https://nubip.edu.ua/sites/default/files/u423/materials21.pdf>. (0,59 друк. арк., особистий внесок автора: застосовано екологічну криву Кузнеця для оцінювання сталого туризму в регіонах України та зв'язку доходів з екологічною орієнтацією попиту – 0,27 друк. арк.).

56. Пилипенко Г., **Герасименко Т.** Соціокультурні фактори розвитку українського бізнесу. Міжнародна науково-практична інтернет-конференція «Соціально-компетентне управління та безпека підприємницьких структур в умовах воєнної економіки». (Волинський національний університет імені Лесі Українки, м. Луцьк, 28-29 жовтня 2022 р.). С. 189-191. URL: <https://surl.lu/gmptyt>. (0,2 друк. арк., особистий внесок автора: проаналізовано соціокультурні чинники українського бізнесу за методикою Г. Хофстеде та їх вплив на організаційну культуру – 0,1 друк. арк.).

57. Пилипенко Г., **Герасименко Т.** Трансформації глобального середовища функціонування міжнародного бізнесу. Матеріали Міжнародної науково-практичної конференції «Управління розвитком економічного середовища в умовах глобальних трансформацій» (УПА, м. Харків, 21–25 травня 2023 р.). С. 306-308. URL: https://repository.hneu.edu.ua/bitstream/123456789/29716/1/Iarmosh_O_Entrepreneurial%20competences_state%20fostering%20and%20governance.pdf. (0,2 друк. арк., особистий внесок автора: обґрунтовано вплив економічних, політичних і цифрових чинників глобального середовища на розвиток міжнародного бізнесу – 0,1 друк. арк.).

58. Герасименко Т.В. Вплив глобалізаційних процесів на розвиток туризму. Матеріали I Всеукраїнської науково-практичної конференції здобувачів вищої освіти і молодих вчених: Розвиток туристичного бізнесу, економіки та підприємництва: виклики сьогодення 26-27 вер. 2023 р. Дніпро.

НТУ «ДП». С. 113-116. URL: <https://surl.li/rcqgnd>. (0,18 друк. арк.).

59. Герасименко Т.В. Інноваційний розвиток регіональної туристичної інфраструктури України. Матеріали II Всеукраїнської науково-практичної конференції здобувачів вищої освіти і молодих вчених: Розвиток туристичного бізнесу, економіки та підприємництва: виклики сьогодення 26–27 вер. 2024 р. Дніпро. НТУ «ДП». С. 11-14. URL: <https://surl.li/uakqyz>. (0,22 друк. арк.).

60. Герасименко Т.В. Інноваційний розвиток інфраструктури для інклюзивного туризму у воєнний та післявоєнний період. Матеріали III Всеукраїнської науково-практичної конференції здобувачів вищої освіти і молодих вчених: Розвиток туристичного бізнесу, економіки та підприємництва: виклики сьогодення 25-26 вер. 2025 р. Дніпро. НТУ «ДП». С. 13-15. URL: <https://surl.li/wuzbmd>. (0,2 друк. арк.).

61. Герасименко Т.В. Механізми державно-приватного партнерства в Україні та ЄС в інноваційному розвитку інфраструктури туризму. Маркетингові та організаційні механізми повоєнного розвитку галузі гостинності та туризму України: зб. тез доповідей III Міжнародної наук.-практ. конф. (12 листопада 2025 р., м. Харків). Частина 1. Харків : Нац.техн. ун-т «Харків. політехн. ін-т», 2025. С. 378-380. URL: https://drive.google.com/file/d/1OnFZPqs8h1moYgx1y9ydLhSnU_Zbrnqh/view. (0,2 друк. арк.).

62. Герасименко Т.В. Цифровізація готельно-ресторанного бізнесу в Україні шляхом доступної адаптації міжнародних інновацій: зб. тез доповідей XVI Міжнародної науково-технічної конференції аспірантів та молодих вчених, Дніпро, 04–06 березня 2026 року / НТУ «Дніпровська політехніка» – Дніпро : НТУ «ДП», 2026. С. 579-580. URL: <https://rmv.nmu.org.ua/ua/arkhiv-zbirok-konferentsiy/naukova-vesna.php>. (0,17 друк. арк.).

63. Герасименко Т.В. Інноваційний розвиток регіональної туристичної інфраструктури України на засадах сталого розвитку з урахуванням досвіду ЄС. Стратегії та політики ЄС: інституційна структура та механізми реалізації: матеріали III науково-практичної конференції (26-27.03.2026 р.) – Кривий Ріг: Навчально-науковий інститут економіки і торгівлі імені Михайла Туган-

Барановського Криворізького національного університету, 2026. С. 133-135.

URL:

http://elibrary.donnuet.edu.ua/2930/1/%D0%9A%D0%BE%D0%BD%D1%84%D0%B5%D1%80%D0%B5%D0%BD%D1%86%D1%96%D1%8F_2026.pdf. (0,2 друк. арк.).

64. Герасименко Т.В. Туристична інфраструктура як складова сталого розвитку регіонів у програмних документах. «Сучасні тенденції розвитку індустрії туризму та гостинності: Європейські практики та українські реалії»: матеріали V міжнародної науково-практичної конференції, м. Харків / колектив авторів; Харківський національний університет міського господарства імені О.М. Бекетова, 2026. С. 229-232. (0,27 друк. арк.).



ДЕРЖАВНЕ АГЕНТСТВО РОЗВИТКУ ТУРИЗМУ УКРАЇНИ

(ДАРТ)

пров. Музейний, 12, м. Київ, 01001, тел. (044) 278-08-08

E-mail: dart@tourism.gov.ua, www.tourism.gov.ua, код згідно з ЄДРПОУ 43553128

від _____ 20__ р. № _____ На № _____ від _____ 20__ р.

ДОВІДКА

*про використання наукових результатів дисертаційної роботи
Герасименко Тетяни Володимирівни,
поданої на здобуття наукового ступеня доктора економічних наук
зі спеціальності 08.00.05 – розвиток продуктивних сил
і регіональна економіка*

Державне агентство розвитку туризму України (далі – ДАРТ) підтверджує, що Науковою радою з туризму при ДАРТ в межах науково-експертного та аналітичного забезпечення державної політики у сфері туризму розглянуто й використано окремі наукові положення, методичні розробки та практичні рекомендації дисертаційної роботи Герасименко Тетяни Володимирівни на тему «Інноваційний розвиток регіональної туристичної інфраструктури в умовах трансформації економіки».

Практичну цінність становить розроблений автором науково-методичний підхід до комплексного оцінювання регіональної туристичної інфраструктури, який передбачає визначення рівня її розвитку, управлінської зрілості, соціально-економічної результативності туристичної сфери та пріоритетності інфраструктурної трансформації. Запропонована система інтегральних показників використана під час опрацювання підходів до порівняльного оцінювання регіонів України, виявлення територіальних диспропорцій, структурних обмежень і нереалізованого туристичного потенціалу.

Методичні положення щодо визначення пріоритетності трансформації туристичної інфраструктури та стратегічного групування територій ураховано при формуванні пропозицій стосовно диференціації заходів державної та регіональної туристичної політики. Їх застосування дає змогу обґрунтовувати черговість відновлення й розвитку інфраструктурних об'єктів, визначати території першочергової підтримки та враховувати фактичний стан туристичної інфраструктури, результативність її функціонування і безпекові обмеження.

Науковий і практичний інтерес становлять запропоновані підходи до вибору пріоритетних стратегій інноваційного розвитку туристичної інфраструктури та моделей управління туристичними дестинаціями залежно від рівня управлінської зрілості регіонів, їх спеціалізації, ресурсного потенціалу й функціональної спрямованості. Відповідні рекомендації використано під час опрацювання пропозицій щодо вдосконалення взаємодії між державною, місцевою



Державне агентство розвитку туризму України
№ 1349/01-2-26 від 04.08.2026
КЕП: Табола Н. М. 04.08.2026 16:34
3FAA9288358EC0030400000066873B006C4EE300

самоврядування, бізнесу, громадських організацій та інших учасників туристичної сфери.

Практичне значення також мають рекомендації щодо відбору та пріоритизації туристичних інфраструктурних проєктів з урахуванням їх стратегічної відповідності, очікуваної соціально-економічної результативності, інвестиційної спроможності територій, безпекової стійкості, екологічності, цифровізації та безбар'єрності. Зазначені положення використано при формуванні підходів до обґрунтування стратегічних та інвестиційних рішень і визначення перспективних напрямів фінансування розвитку туристичної інфраструктури.

Використання результатів дослідження сприяє підвищенню обґрунтованості управлінських рішень, диференціації заходів підтримки відповідно до потреб і потенціалу територій та формуванню науково-методичного підґрунтя для відновлення й інноваційного розвитку туризму України.

Голова

Наталя ТАБАКА

Асоціація
готельних об'єднань та готелів
міст України

02192 м. Київ, вул. Генерала Жмаченка 26,
e-mail: ukrhotelua@ukr.net
тел: +380 (50) 313-99-15,
web-site: www.facebook.com/hotelua



The Association of hotel unions
and hotels of Ukraine

02192 Kyiv, st. Kniiazia Romana Mstyslavycha, 26,
e-mail: ukrhotelua@ukr.net
тел. +380 (50) 313-99-15,
web-site: www.hotelinua.com

№ 229
від «17» березня 2026 р.

ДОВІДКА

про впровадження результатів дисертаційної роботи на здобуття наукового ступеня доктора економічних наук Герасименко Тетяни Володимирівни на тему «Інноваційний розвиток регіональної туристичної інфраструктури в умовах трансформації економіки»

Цією довідкою підтверджується, що результати дисертаційної роботи Герасименко Тетяни Володимирівни, поданої на здобуття наукового ступеня доктора економічних наук за темою «Інноваційний розвиток регіональної туристичної інфраструктури в умовах трансформації економіки», впроваджено у практичну діяльність Асоціації готельних об'єднань та готелів міст України.

У процесі впровадження було використано індекс пріоритетності трансформації туристичної інфраструктури. Його використання разом із результатами комплексного оцінювання дає змогу виявляти інфраструктурні обмеження туристичних дестинацій та обґрунтувати доцільність реалізації відповідних проектів щодо конкурентноспроможності готельних підприємств в умовах нестабільного економічного середовища.

Новизна отриманих результатів дослідження врахована під час опрацювання пропозицій щодо розвитку підприємств готельного господарства в умовах кризових змін, для членів Асоціації, зокрема, у формуванні сталих конкурентних переваг на основі інноваційних підходів до сервісу, цифровізації та підвищення кваліфікації персоналу, ребредингу, оновлення матеріально-технічної бази, підвищення ресурсоефективності, безпеки, безбар'єрності та якості готельних послуг.

Впровадження зазначених результатів сприяє підвищенню конкурентноспроможності підприємств готельного господарства та прийняття стратегічних рішень щодо інтеграції готелів у регіональні туристичні продукти, вибору перспективних напрямів інвестування, а також удосконалення стратегічного управління в рамках Асоціації готельних об'єднань та готелів міст України.

Голова правління
Асоціації готельних об'єднань
та готелів міст України,
Заслужений працівник сфери
послуг України, к.е.н., доцент



Юрій ОПАНАЩУК

**ДНІПРОПЕТРОВСЬКА ОБЛАСНА ДЕРЖАВНА АДМІНІСТРАЦІЯ****УПРАВЛІННЯ КУЛЬТУРИ, ТУРИЗМУ,
НАЦІОНАЛЬНОСТЕЙ І РЕЛІГІЙ**

вул. Ливарна, 10, м. Дніпро, 49044, тел. (056) 732 48 99, факс (056) 732 48 99,
e-mail: culturedoda@adm.dp.gov.ua, Код ЄДРПОУ 38530952

ДОВІДКА

**про використання наукових результатів дисертації
Герасименко Тетяни Володимирівни на тему: «Інноваційний розвиток
регіональної туристичної інфраструктури в умовах трансформації
економіки», поданої на здобуття наукового ступеня доктора економічних
наук зі спеціальності 08.00.05 – розвиток продуктивних
сил і регіональна економіка**

Наукова новизна та практичне значення дисертаційного дослідження Герасименко Т.В. на тему «Інноваційний розвиток регіональної туристичної інфраструктури в умовах трансформації економіки» полягає у впровадженні науково обґрунтованих стратегій управління об'єктами туристичної інфраструктури Дніпропетровської області.

Використання запропонованого науково-методичного інструментарію, зокрема: системного аналізу – для комплексної оцінки стану туристичної інфраструктури області та її взаємозв'язку з іншими секторами економіки; структурно-функціонального аналізу – для визначення ролі та функціонального призначення об'єктів туристичної інфраструктури у регіональному розвитку; методів прогнозування – для моделювання сценаріїв розвитку туристичної інфраструктури на основі економічних і соціальних тенденцій, дозволяє не лише здійснювати всебічну оцінку ефективності управління туристичною сферою області, але й розробляти адаптивні стратегії, спрямовані на вдосконалення туристичної інфраструктури Дніпропетровської області в умовах трансформаційних змін економіки.

Начальник управління

Олена Виноградова 7324896



Наталія ПЕРШИНА

Дніпропетровська обласна державна адміністрація
Управління культури, туризму, національностей і релігій
Вих. № 591/0/161-25 від 07.03.2025





**ПОЛЯНИЦЬКА СІЛЬСЬКА РАДА
НАДВІРНЯНСЬКОГО РАЙОНУ ІВАНО-ФРАНКІВСЬКОЇ ОБЛАСТІ
ВИКОНАВЧИЙ КОМІТЕТ**

вул. Карпатська 1 А, с. Поляниця, Надвірнянський район, Івано-Франківська область, 78593
тел. (03434) 3-72-40, факс 3-72-40, e-mail: Polanyiska.sil@ukr.net.ua, код ЄДРПОУ 25596005

20. 01. 2015 № 332/03-19
на № _____ від _____

За запитом

ІНФОРМАЦІЯ

**про використання наукових результатів дисертаційної роботи
Герасименко Тетяни Володимирівни
поданої на здобуття наукового ступеня доктора економічних наук
зі спеціальності 08.00.05 – розвиток продуктивних сил
і регіональна економіка**

Наукові результати, отримані Герасименко Т.В. в результаті написання дисертації на тему «Інноваційний розвиток регіональної туристичної інфраструктури в умовах трансформації економіки», мають суттєве методологічне та практичне значення.

Використані авторкою детерміновані та стохастичні моделі інноваційного розвитку туристичної інфраструктури, забезпечують системний підхід, що сприяє ухваленню науково обґрунтованих управлінських рішень щодо визначення пріоритетних напрямів розвитку туристичної сфери, підвищення конкурентоспроможності громади, налагодження співробітництва та залучення інвестицій. Запропонований підхід може бути використаний при проведенні організаційно-управлінських заходів сектору економіки, культури, туризму територіальної громади, зокрема під час формування стратегічних ініціатив, впорядкування просторового планування, налагодження місцевого співробітництва в сфері розвитку туристичної інфраструктури.

Поляницький сільський голова

Микола ПОЛЯК





**КАМ'ЯНСЬКА МІСЬКА РАДА ДНІПРОПЕТРОВСЬКОЇ ОБЛАСТІ
ДЕПАРТАМЕНТ ЕКОНОМІЧНОГО РОЗВИТКУ**

майдан Петра Калнишевського, 2, м. Кам'янське, Дніпропетровська обл., 51931, тел. (0569) 55-41-35

e-mail: guc@kam.gov.ua, web: <http://kam.gov.ua>

Код ЄДРПОУ 34827792

22.04.2016 № 01-01/266

На № _____ від _____

ДОВІДКА

**про використання наукових результатів дисертаційної роботи
Герасименко Тетяни Володимирівни,
поданої на здобуття наукового ступеня доктора економічних наук
зі спеціальності 08.00.05 – Розвиток продуктивних сил
і регіональна економіка**

Департаментом економічного розвитку Кам'янської міської ради впроваджено окремі результати дисертаційної роботи Герасименко Тетяни Володимирівни на тему «Інноваційний розвиток регіональної туристичної інфраструктури в умовах трансформації економіки».

Запропонований автором методичний підхід до стратегічного групування територій використано під час підготовки пропозицій до програм соціально-економічного і туристичного розвитку громади. Він дає змогу визначати пріоритетні напрями трансформації туристичної інфраструктури, стратегію та модель управління, напрями територіального брендингу, а також обґрунтовувати черговість заходів і раціональний розподіл інвестиційних ресурсів.

Упровадження наукових результатів сприяє підвищенню обґрунтованості стратегічного планування та ефективності використання ресурсного потенціалу громади.

Директор Департаменту економічного розвитку



Галина ЄРМОЛЕНКО



УПРАВЛІННЯ КУЛЬТУРИ, МОЛОДІ, СПОРТУ ТА ТУРИЗМУ
САМАРІВСЬКОЇ МІСЬКОЇ РАДИ

вул. Гетьманська, 14, м. Самар, Дніпропетровська обл., 51200, тел: (0569)38-01-08,

e-mail: nov.kultura@ukr.net Код ЄДРПОУ 02227400

На № _____ від _____ 20__ р.

№79 від 16.04.2026 р.

ДОВІДКА

**про використання наукових результатів дисертаційної роботи
Герасименко Тетяни Володимирівни,
поданої на здобуття наукового ступеня доктора економічних наук
зі спеціальності 08.00.05 – розвиток продуктивних сил
і регіональна економіка**

Управлінням культури, молоді, спорту та туризму Самарівської міської ради використано окремі наукові положення, методичні розробки та практичні рекомендації дисертаційної роботи *Герасименко Тетяни Володимирівни на тему «Інноваційний розвиток регіональної туристичної інфраструктури в умовах трансформації економіки»*.

Практичну цінність становить науково-методичний підхід до комплексного оцінювання туристичної інфраструктури територіальної громади, що враховує її ресурсне забезпечення, соціально-економічну результативність, управлінську спроможність, цифровізацію, інклюзивність і безпекову адаптивність. Його використано для визначення переваг, обмежень і нереалізованого туристичного потенціалу Самарівської міської територіальної громади.

Ураховано рекомендації щодо реалізації стратегії маркетингової концентрації та дестинаційної моделі управління, розвитку тематичних маршрутів і подієвих продуктів, цифрового просування, партнерства органів місцевого самоврядування, бізнесу, закладів культури й освіти та громадських організацій.

Практичне застосування отримали пропозиції до дорожньої карти інноваційного розвитку туристичної інфраструктури громади, що передбачають інвентаризацію туристичних ресурсів, удосконалення маршрутної та інформаційної інфраструктури, підвищення безбар'єрності й безпеки, підтримку місцевих ініціатив, визначення джерел фінансування, цільових індикаторів і процедур моніторингу.

Використання результатів дослідження сприяє обґрунтованості управлінських рішень, розвитку міжсекторної взаємодії та ефективнішому використанню туристичного потенціалу громади.

Начальник Управління культури,
молоді, спорту та туризму
Самарівської міської ради



Ірина ЯЛОВА



**ПЕРЕЩЕПИНСЬКА МІСЬКА РАДА
САМАРІВСЬКОГО РАЙОНУ ДНІПРОПЕТРОВСЬКОЇ ОБЛАСТІ**

вул. Шевченка, 43, м. Перещепине, Самарівський район, Дніпропетровська область, 51220, тел. 0634063953,
E-mail: info@pereschepynske.otg.dp.gov.ua, web: <https://pereschepynske.otg.dp.gov.ua> код ЄДРПОУ 04338463

19.06.2026 № І.25-2000 На № _____ від _____

ДОВІДКА

про впровадження результатів дисертаційної роботи

Герасименко Тетяни Володимирівни на тему:

«Інноваційний розвиток регіональної туристичної інфраструктури в умовах трансформації економіки», поданої на здобуття наукового ступеня доктора економічних наук зі спеціальності 08.00.05 – розвиток продуктивних сил і регіональна економіка

Перещепинською міською радою впроваджено окремі наукові положення, методичні розробки та практичні рекомендації дисертаційної роботи Герасименко Тетяни Володимирівни.

Практичну цінність становлять розроблені для Перещепинської міської територіальної громади рекомендації щодо реалізації стратегії кластерної інтеграції та запровадження кластерної моделі управління туристичною інфраструктурою. Вони передбачають створення туристичного кластера та його координаційного органу, налагодження взаємодії міської ради, суб'єктів господарювання, закладів культури й освіти, громадських організацій та інших зацікавлених сторін, а також спільне формування туристичних маршрутів, подієвих заходів і локальних туристичних продуктів.

Практичне застосування отримали пропозиції до дорожньої карти інноваційного розвитку туристичної інфраструктури громади, зокрема щодо інвентаризації туристичних ресурсів, організаційного оформлення туристичного кластера, розвитку маршрутної та інформаційної інфраструктури, цифрового представлення учасників і продуктів кластера, QR-навігації та електронного календаря подій.

Ураховано рекомендації щодо підвищення безбар'єрності й безпеки туристичних об'єктів і маршрутів, залучення бюджетних, грантових та інвестиційних ресурсів, визначення відповідальних виконавців, цільових індикаторів і процедур моніторингу реалізації запланованих заходів.

Впровадження результатів дослідження сприяє підвищенню обґрунтованості управлінських рішень, розвитку партнерської взаємодії, формуванню конкурентоспроможних туристичних продуктів та ефективнішому використанню туристичного потенціалу Перещепинської міської територіальної громади.

Перший заступник міського голови



Олена ЧУМАЧЕНКО



ВИКОНАВЧИЙ КОМІТЕТ
ЦАРИЧАНСЬКОЇ СЕЛИЩНОЇ РАДИ
ДНІПРОВСЬКОГО РАЙОНУ ДНІПРОПЕТРОВСЬКОЇ ОБЛАСТІ

вул. Залізнична, 10, селище Царичанка, Дніпровський район,
Дніпропетровська обл., 51000 тел.: (05690) 3-22-53,
e-mail: tsarpossovet@gmail.com, ЄДРПОУ 41050131

06.08.2026 № 2628-26/02-10

ДОВІДКА

*про використання наукових результатів дисертаційної роботи
Герасименко Тетяни Володимирівни,
поданої на здобуття наукового ступеня доктора економічних наук
зі спеціальності 08.00.05 – розвиток продуктивних сил
і регіональна економіка*

Наукові результати дисертаційної роботи Герасименко Тетяни Володимирівни на тему «Інноваційний розвиток регіональної туристичної інфраструктури в умовах трансформації економіки» використано Царичанською селищною радою під час формування напрямів розвитку туризму та підвищення туристичної привабливості громади.

Науково-методичні положення щодо комплексного оцінювання туристичної інфраструктури враховано при визначенні її сильних сторін і проблемних складових, а також обґрунтуванні першочергових заходів із розвитку рекреаційних територій, транспортної доступності, закладів розміщення і харчування, туристичної навігації та інформаційного представлення громади.

Практичне значення мають рекомендації щодо використання природно-рекреаційного та історико-культурного потенціалу Приорілля, розвитку екологічного, сільського й активного туризму. Запропоновані положення враховуються під час удосконалення туристичних маршрутів «Мальовничі куточки Приорілля», «Цікавими місцями Царичанської громади» та «Оріль», формування нових туристичних продуктів і популяризації природних та культурних об'єктів громади.

Окремі результати дослідження використано при підготовці пропозицій щодо підтримки місцевого підприємництва у сферах розміщення, харчування, рекреації, народних промислів і виробництва локальної продукції, а також налагодження взаємодії органів місцевого самоврядування, суб'єктів господарювання та громадськості. Їх застосування сприяє диверсифікації місцевої економіки, створенню робочих місць і формуванню позитивного туристичного іміджу Царичанської селищної територіальної громади.

Голова виконавчого комітету
Царичанської селищної ради



Геннадій СУМСЬКИЙ



МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ

НАЦІОНАЛЬНИЙ ТЕХНІЧНИЙ УНІВЕРСИТЕТ «ДНІПРОВСЬКА ПОЛІТЕХНІКА»

просп. Д. Яворницького, 19, м. Дніпро, 49005, Україна
 тел. tel.: +38 (056) 796 55 66, +38 (098) 001 25 25; +38 (056) 744 62 11;
 e-mail: rector@nmu.org.ua; nmu@nmu.org.ua; http://nmu.org.ua; код ЄДРПОУ 02070743

09.04.2026 р. № 23/42-46-23

на № _____

ДОВІДКА

про використання в навчальному процесі
 результатів дисертаційної роботи
 Герасименко Тетяни Володимирівни,
 поданої на здобуття наукового ступеня доктора економічних наук
 зі спеціальності 08.00.05 – розвиток продуктивних сил
 і регіональна економіка

Наукові результати, одержані Герасименко Т. В. під час виконання дисертаційної роботи на тему *«Інноваційний розвиток регіональної туристичної інфраструктури в умовах трансформації економіки»*, використовуються в навчальному процесі Національного технічного університету «Дніпровська політехніка» при вдосконаленні робочих програм, силабусів і навчально-методичного забезпечення дисциплін «Стратегічне управління туристичними дестинаціями» та «Рекреаційна економіка».

Теоретико-методологічні положення щодо розвитку територій, методичні підходи до оцінювання туристичної інфраструктури та обґрунтування інвестиційних рішень використано під час підготовки лекційних і практичних занять, а також завдань для самостійної роботи здобувачів вищої освіти.

Перший проректор



Артем ПАВЛИЧЕНКО

ДОВІДКА
З БУХГАЛТЕРСЬКОЇ СЛУЖБИ
НАЦІОНАЛЬНОГО ТЕХНІЧНОГО УНІВЕРСИТЕТУ «ДНІПРОВСЬКА ПОЛІТЕХНІКА»
щодо фактичного надходження коштів на рахунок наукового спеціального фонду від зовнішніх договорів/контрактів/угод
станом на 01.06.2026 р.
виконавцем яких є к.геол.н., доц. Герасименко Тетяна Володимирівна

№ з/п	Назва предмету договору/угоди	№ договору/угоди	Дата укладання	Термін дії договору/угоди	П.І.Б. наукового керівника та/або виконавців, які виконували договір/угоду з оплатою праці	Фактичний обсяг фінансування договору/угоди з 01.01.2021 по 30.06.2026 рр., грн
1	Дослідження туристичного потенціалу Перещепинської міської територіальної громади та формування стратегічних напрямів його розвитку, Перещепинська міська рада	68/03-20	12.05.2025	20.06.2025	Герасименко Т.В. (старший науковий співробітник)	78000,00
2	Оцінка впливу збройної агресії РФ на соціально-економічний стан Перещепинської міської територіальної громади та обґрунтування механізмів його відновлення, Перещепинська міська рада	69/03-20	12.05.2025	12.05.2025- 20.06.2025	Герасименко Т.В. (старший науковий співробітник)	72000,00
3	Дослідження туристично-рекреаційного потенціалу та тенденції розвитку туристичного ринку у Царичанській територіальній громаді, Виконавчий комітет Царичанської селищної ради	072501-23	12.05.2025	31.12.2023	Герасименко Т.В. (старший науковий співробітник)	49954,00
	Разом					199954,00

Головний бухгалтер

Начальник НДЧ

Оксана КУКУЮК

Олександр ГАЙДАЙ



(підпис)



(підпис)