

ХМЕЛЬНИЦЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ

Факультет управління, адміністрування та туризму

Кафедра туризму та готельно-ресторанної справи

КВАЛІФІКАЦІЙНА РОБОТА

магістр

«Вплив транспортної інфраструктури на розвиток туристичного ринку
Хмельницької області за матеріалами Управління інфраструктури
Хмельницької обласної державної адміністрації»

Галузь знань 24 «Сфера обслуговування»

Спеціальність 242 «Туризм і рекреація»

Освітня програма «Туризм»

Шифр 23218

Виконав: студент 2 курсу група ТУРм-23-1  Д.С. Кочмарський

Керівник


(підпис, дата)

Л.В. Григор'єва
(Ініціали, прізвище)

Нормоконтролер


(підпис, дата)

О.С. Гриндій
(Ініціали, прізвище)

До захисту допускаю:

Зав. кафедри туризму
та готельно ресторанної-справи


(підпис, дата)


І.С. Журба
(Ініціали, прізвище)

23 12 2024 р.

Хмельницький 2024

ХМЕЛЬНИЦЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ

Факультет управління, адміністрування та туризму
Кафедра туризму та готельно-ресторанної справи
Рівень вищої освіти магістр
Галузь знань 24 «Сфера обслуговування»
Спеціальність 242 «Туризм і рекреація»
Освітня програма Туризм

ЗАТВЕРДЖУЮ
зав. кафедри туризму та
готельно-ресторанної справи
Журба І. Є. 
13 12 2024 р.

ЗАВДАННЯ НА КВАЛІФІКАЦІЙНУ РОБОТУ

Кочмарського Данила Сергійовича

1 Тема роботи «Вплив транспортної інфраструктури на розвиток туристичного ринку Хмельницької області за матеріалами Управління інфраструктури Хмельницької обласної державної адміністрації»

керівник роботи Григор'єва Людмила Володимирівна

затверджена Наказом по університету від «24» 08 2024 р. № 10

2 Строк подання студентом роботи на кафедру «22» 12 2024 р.

3 Вихідні дані до роботи:

3 Вихідні дані до роботи: посібники, періодичні видання, монографії, статистичні звіти, статті та тези конференцій, Інтернет джерела

4 Зміст пояснювальної записки (перелік питань, що їх належить розробити)

У першому розділі розглянуто науково прикладні засади впливу транспортної інфраструктури на розвиток туристичного ринку. У другому розділі проаналізовано вплив транспортної інфраструктури на туристичний потенціал Хмельницької області. У третьому розділі розглянуто проблеми та перспективи управління транспортною інфраструктурою з врахуванням особливостей розвитку туристичного ринку

5 Перелік графічного матеріалу: Основні складові транспортної інфраструктури; Видатки на утримання та розвиток автомобільних доріг та дорожньої інфраструктури; Інформація щодо проблемних питань під час створення належних умов для доступу осіб з маломобільних груп населення

Дата видачі завдання 05 09 2024 р.

**КАЛЕНДАРНИЙ ПЛАН ВИКОНАННЯ
КВАЛІФІКАЦІЙНОЇ РОБОТИ**

Назва етапу виконання КР	Термін виконання етапу роботи	Примітка
1. Вибір теми і складання бібліографії	05.09.2024	
2. Вивчення стану проблеми за темою, висвітлення її в науковій літературі, нормативних документах, мережі Інтернет	19.09.2024	
3. Збір фактичного матеріалу	03.10.2024	
4. Уточнення мети, завдань і обґрунтування концепції роботи	10.10.2024	
5. Вибір методів аналізу матеріалів. Попереднє формулювання гіпотез, припущень тощо	24.10.2024	
6. Обробка зібраного матеріалу	07.11.2024	
7. Виявлення тенденцій, схем розвитку проблемної ситуації, прогнозування та формулювання підходів до розв'язання проблеми	14.11.2024	
8. Підготовка тексту Основної частини роботи. Формулювання висновків за розділами	28.11.2024	
9. Підготовка тексту виступу та загальних висновків, проходження попереднього захисту	12.12.2024	
10. Здача роботи на кафедрі	20.12.2024	

Студент-дипломник


Підпис.

Кочмарський Д.С.

Прізвище, ініціали

Керівник роботи


Підпис.

Григор'єва Л.В.

Прізвище, ініціали

АНОТАЦІЯ

на кваліфікаційну роботу Кочмарського Данила Сергійовича

Прізвище, ім'я, по батькові студента

Тема роботи: Вплив транспортної інфраструктури на розвиток туристичного ринку Хмельницької області за матеріалами Управління інфраструктури Хмельницької обласної державної адміністрації

Спеціальність 242 «Туризм і рекреація»

Кафедра туризму та готельно-ресторанної справи

Науковий керівник Григор'єва Людмила Володимирівна

м. Хмельницький, 2024 р.

Дипломна робота виконана на ____ с., містить __ таблиць, __ рисуноків, перелік джерел посилань складається із ____ найменування.

Актуальність роботи. Туристичні ресурси Хмельницької області мають великий потенціал, включаючи природні джерела, гідроенергетичні ресурси, змішані ліси та водойми. Розглядаючи український ринок туристичних послуг, слід зазначити, що сучасний стан формування та реалізації наявного туристичного потенціалу є нерівномірним. Здатність кожного з туристичних регіонів України досягти прогресивного рівня розвитку залежить від їхньої здатності реалізувати наявний туристичний потенціал.

Перший розділ роботи присвячений розгляду теоретичних засад впливу транспортної інфраструктури на розвиток туристичного ринку.

У другому розділі проаналізовано впливу транспортної інфраструктури на туристичний потенціал Хмельницької області.

У третьому розділі розглянуті проблеми та перспективи управління транспортною інфраструктурою з врахуванням особливостей розвитку туристичного ринку.

Ключові слова: транспортна інфраструктура, розвиток туристичного ринку, внутрішній туризм, доступність, екологічність, аналіз, проблеми, перспективи, рекомендації.

ANNOTATION

for the diploma work of Kochmarsky Danylo Serhiyovych

Last name, first name, patronymic of the student

Research topic: The impact of transport infrastructure on the development of the tourism market of the Khmelnytskyi region based on materials from the Infrastructure Department of the Khmelnytskyi Regional State Administration

Specialty 242 «Tourism and recreation»

Department of tourism and hotel and restaurant business

Scientific adviser Hryhorieva Liudmyla Volodymyrivna

Khmelnytskyi, 2024

Thesis is performed on ___ pages, contains ___ tables, ___ figures, the list of sources of references consists of ___ titles.

Relevance of the work. The tourist resources of the Khmelnytskyi region have great potential, including natural springs, hydro-energy resources, mixed forests, and water bodies. Considering the Ukrainian market of tourist services, it should be noted that the current state of formation and realization of the available tourist potential is uneven. The ability of each of the tourist regions of Ukraine to achieve a progressive level of development depends on their ability to realize the available tourist potential.

The first section is devoted of the consideration of the theoretical foundations of the impact of transport infrastructure on the development of the tourism market.

The second section analyzes the impact of transport infrastructure on the tourism potential of the Khmelnytskyi region was analyzed.

The third section considers the problems and prospects of transport infrastructure management taking into account the specifics of the development of the tourism market.

Keywords: transport infrastructure, tourism market development, domestic tourism, accessibility, environmental friendliness, analysis, problems, prospects, recommendations.

Зміст

Вступ	7
Розділ 1 Теоретичні засади впливу транспортної інфраструктури на розвиток туристичного ринку	10
1.1 Теоретичні основи впливу транспортної інфраструктури на розвиток регіону	10
1.2 Методологія впливу транспортної інфраструктури на розвиток туризму	15
1.3 Глобальні тренди в розвитку туристичного ринку під впливом транспортної інфраструктури регіону	22
Розділ 2 Аналіз впливу транспортної інфраструктури на туристичний потенціал Хмельницької області	27
2.1 Аналіз діяльності Управління інфраструктури Хмельницької обласної державної адміністрації за 2021-2023 роки	27
2.2 Аналіз реалізації інфраструктурних проєктів в Хмельницькій області	32
2.3 Аналіз впливу транспортної інфраструктури на туристичний ринок Хмельницької області	36
Розділ 3 Проблеми та перспективи управління транспортною інфраструктурою з врахуванням особливостей розвитку туристичного ринку	42
3.1 Проблеми оптимізації дорожньої інфраструктури на туристично популярних напрямках Хмельницької області	42
3.2 Врахування потреб неповносправних туристів при вдосконаленні транспортної інфраструктури	48
Висновки	58
Список використаних джерел	60

Вступ

Актуальність дослідження полягає в тому, що туристичні ресурси Хмельницької області мають великий потенціал, включаючи природні джерела, гідроенергетичні ресурси, змішані ліси та водойми. Розглядаючи український ринок туристичних послуг, слід зазначити, що сучасний стан формування та реалізації наявного туристичного потенціалу є нерівномірним. Така ситуація зумовлена концентрацією на туристичному ринку низки привабливих місць призначень, слабкими передумовами для розвитку туризму та тим, що саме обласне місто є центром інфраструктури, оминати який неможливо або нелогічно в силу його географічного та адміністративного розташування, вжитих маркетингових заходів. Інша ситуація спостерігається в малих та середніх містах, де потенціал туризму, безперечно, високий, але через історичні умови розвитку (географічна віддаленість, низький рівень інфраструктури тощо) та подальший розвиток міста, туристична сфера відходить на другий план і як джерело місцевого економічного розвитку або як його частина, ніколи не розглядається. Зростання ролі внутрішнього туризму в умовах війни свідчить про те, що сектор активно розвивається і що зміцнення туризму в Україні є важливим.

Однак розвиток туризму неможливий без нормальної конкуренції між регіонами. Іншими словами, здатність кожного з туристичних регіонів України досягти прогресивного рівня розвитку залежить від їхньої здатності реалізувати наявний туристичний потенціал. Розвиток в'їзного та внутрішнього туризму є надзвичайно важливим, оскільки він робить значний внесок у соціально-економічний розвиток країни та областей, впливає на надходження до місцевого та державного бюджетів, а також на розвиток підприємництва у сфері туризму та суміжних галузях. Ринок туристичних послуг є своєрідним об'єднанням, де всі учасники ринку об'єднуються для задоволення потреб кожного туриста. Ефективність туристичного ринку залежить від успішного функціонування туристичних ресурсів та атракцій і призводить до збільшення

кількості туристів, що в свою чергу призводить до збільшення надходжень до бюджету. Іншими словами, для того, щоб ринок туристичних послуг ефективно функціонував і процвітав, повинні бути присутніми всі його складові, і кожна з них повинна працювати ефективно.

Транспорт – це не лише фізичне переміщення туристів, але й створення зв'язків, досвіду та спогадів. Зростання і розвиток туристичної індустрії нерозривно пов'язані з розвитком транспорту. Зосереджуючись на доступності, інтеграції та сталості, транспортний сектор може і надалі залишатися рушійною силою процвітання туристичної галузі.

Мета дослідження полягає у вивченні впливу транспортної інфраструктури на розвиток туристичного ринку Хмельницької області. Це включає аналіз існуючої транспортної мережі, її доступності та зручності для туристів, а також визначення можливостей і викликів, які стоять перед регіоном у контексті покращення транспортної інфраструктури для стимулювання зростання туристичного потоку. Дослідження також має на меті розробку рекомендацій для органів місцевого самоврядування та підприємств щодо оптимізації дорожніх послуг з урахуванням потреб туристів з метою створення привабливих умов для розвитку туристичної галузі у Хмельницькій області.

Відповідно до зазначеної мети було поставлено та вирішено такі завдання:

- з'ясувати теоретичні основи впливу транспортної інфраструктури на розвиток туристичного ринку;
- розглянути розробки транспортного обслуговування в туризмі;
- проаналізувати вплив транспортної інфраструктури на туристичний потенціал Хмельницької області;
- розробити пропозиції для вирішення проблем управління транспортною інфраструктурою з врахуванням особливостей розвитку туристичного ринку.

Об'єктом дослідження є процес організації туристичного ринку під впливом стану транспортної інфраструктури.

Предметом дослідження є транспортна інфраструктура Хмельницької області та її вплив на розвиток туристичного ринку регіону, включаючи аналіз транспортної мережі, її спроможності забезпечити потреби туристів, а також вивчення способів покращення доступності і зручності транспортних послуг для підвищення туристичної привабливості області.

Результати дослідження апробовані під час роботи другого круглого столу із серії обговорень «Розвиток туризму в територіальних громадах», який проходив 26 листопада 2024 року в місті Хмельницький.

Методи дослідження. Для дослідження науково прикладних засад впливу розвитку транспортної інфраструктури на туристичний ринок використовувались методи аналізу та синтезу. При розробці рекомендацій з удосконалення транспортної інфраструктури в сучасних умовах використовувались методи: описовий, спостереження, системного аналізу, статистичний, порівняння, прогностичний.

Розділ 1 Теоретичні засади транспортного обслуговування туристичної діяльності в умовах війни

1.1 Теоретичні основи впливу транспортної інфраструктури на розвиток регіону

Термін «туризм» використовується для опису явищ, систем і подій руху, які представляють нові соціокультурні взаємодії та способи пізнання. У часи великої ринкової нестабільності, включаючи економічну невизначеність і можливість нових фінансових та політичних криз, туризм демонструє стійке зростання в усіх регіонах світу: згідно з Прогнозом розвитку міжнародного туризму до 2030 року ЮНВТО (Всесвітня туристична організація), зростання міжнародних туристичних прибуттів буде збільшуватися на 3% щорічно і до 2030 року досягне 1,8 млрд доларів США у 2030 році. [1]. Транспортна інфраструктура відіграє ключову роль у розвитку туризму з наступних причин:

- доступність, тобто чим краще розвинута транспортна система, тим легше туристам дістатися до бажаного місця. Зручні авіарейси, залізничні маршрути, автостради та міський транспорт сприяють зростанню туристичного потоку;

- час та комфорт, тобто сучасні і комфортні транспортні засоби роблять подорож більш приємною. Швидкісні поїзди, нові літаки та автобуси з комфортними сидіннями підвищують привабливість місць, які можуть бути далеко від головних туристичних центрів;

- інфраструктурні зв'язки, тобто наявність транспортних зв'язків між різними туристичними об'єктами сприяє розширенню туристичних маршрутів і можливостей для відвідувачів. Це стосується як міжнародних, так і внутрішніх сполучень;

- економічний розвиток, тобто розвиток транспортної інфраструктури сприяє економічному зростанню регіону, що в свою чергу приваблює більше

інвестицій у туристичну індустрію, створює нові робочі місця та підвищує рівень обслуговування;

- безпека під час перебування в дорозі, тобто надійна та добре розвинута транспортна система забезпечує безпечні умови для подорожей, що є важливим фактором для туристів при виборі місця відпочинку.

Під транспортом правильно розуміти все, що так чи інакше пов'язане з транспортом, але є мало формальних підстав наполягати на його системному характері (рисунок 1.1) [2].

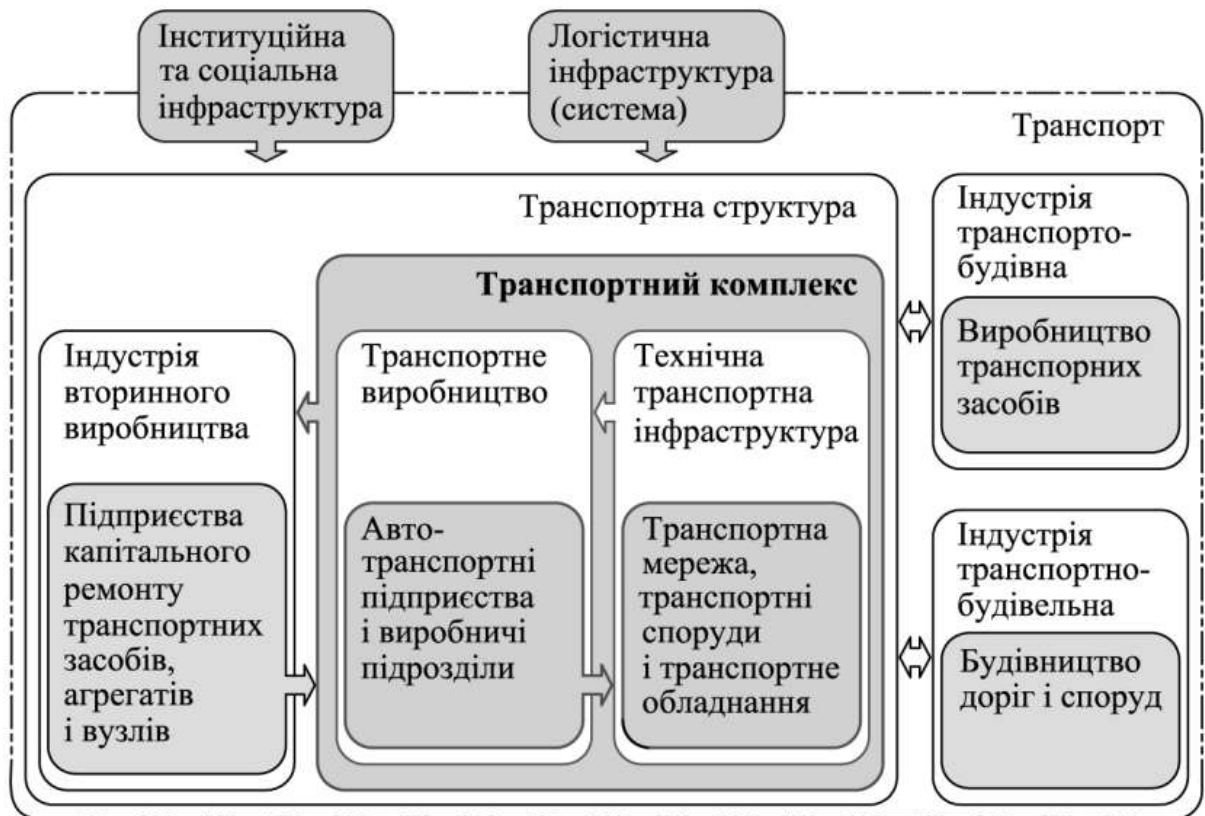


Рисунок 1.1 – Основні складові транспортної інфраструктури

Транспорт – це традиційно сформований сектор економіки, покликаний забезпечити нормальне функціонування і розвиток національної економіки (народного господарства) в цілому. Зокрема, він об'єднує транспортну

(наприклад, автотранспортну) і транспортно-будівельну галузі, транспортні мережі, основне, допоміжне і підсобне виробництво.

Транспортна інфраструктура призначена для створення та підтримки прийнятних умов для руху транспортних засобів. Основною метою допоміжного виробництва (пов'язаного з транспортним виробництвом і технічною інфраструктурою) не є утримання рухомого складу або шляхів сполучення. Однак транспортні комплекси також не є власне транспортними системами.

Функціями транспортної та транспортно-будівельної галузі є виробництво широкого спектру транспортних засобів (за стандартизованими типами), будівництво шляхопроводів та супутніх споруд. У випадку транспортної та дорожньо-будівельної промисловості функціями транспортної та дорожньо-будівельної промисловості є транспортних засобів, будівництво шляхопроводів. Однак, транспортна та дорожньо-будівельна галузі рідко безпосередньо пов'язані з транспортним процесом. Навпаки, інституційна, соціальна та логістична інфраструктури є самостійними системами і не повністю інтегруються в транспорт.

Логічним є те, що транспортна система є загальною комбінацією транспортних засобів, транспортних компаній, транспортної інфраструктури та надбудови управління транспортом. Однак транспортний комплекс краще вписується в це визначення. Інфраструктура включає, перш за все, транспортну мережу (автомобільні дороги, залізниці, повітряні шляхи, канали, трубопроводи, мости, тунелі, водні шляхи тощо) та транспортні вузли і термінали (аеропорти, залізничні станції, автовокзали, порти тощо), де здійснюється перевалка вантажів і переміщення пасажирів [3].

Управлінською надбудовою зазвичай є логістична система. Відома логістична організація, Американське товариство інженерів з логістики, одного разу дала таке визначення логістики: «логістична діяльність, як правило, включає транспорт, складування, завантаження і розвантаження, захисне пакування, контроль і облік запасів, розміщення виробництва і складських

центрів, замовлення продукції, прогнозування попиту, маркетинг і обслуговування клієнтів» [7]. Таким чином, логістична система, замість того, щоб бути її складовою або елементом, фактично підпорядкована транспортній системі (так само, як водій підпорядкований автомобілю). Зрештою, логістичну систему можна трактувати як компонент транспортно-логістичної або логістично-транспортної системи.

Транспортна інфраструктура має прямий і суттєвий вплив на економіку будь-якого регіону завдяки поєднанню складових:

- торгівля та логістика;
- інвестиції;
- робочі місця;
- ефективність та продуктивність;
- соціально-економічний розвиток [6].

Надійна транспортна система дозволяє ефективно перевозити товари та сировину між регіонами та країнами, що сприяє розвитку внутрішнього та міжнародного ринків.

Розвинена транспортна інфраструктура приваблює інвесторів, оскільки вона полегшує доступ до ресурсів, ринків збуту та робочої сили. Це, в свою чергу, сприяє економічному зростанню та розвитку нових підприємств. Будівництво і підтримка транспортної інфраструктури створює значну кількість робочих місць. Додатково, покращена інфраструктура сприяє розвитку суміжних секторів, таких як туризм і торгівля, що також генерує нові робочі місця.

Зручні та швидкі транспортні засоби дозволяють скоротити час та вартість доставки товарів та послуг, підвищуючи загальну ефективність та продуктивність економіки. Розвиток транспортної інфраструктури покращує доступ населення до основних послуг, таких як охорона здоров'я, освіта та культура, що в свою чергу підвищує якість життя і сприяє соціально-економічному розвитку.

Таким чином, транспортна інфраструктура є критичним фактором, що впливає на всі аспекти економічного життя регіону. Транспорт інтегрований в національну економіку через логістику. Інфраструктура національної економіки зазвичай складається з трьох типів: технічної інфраструктури (виробничої), інституційної інфраструктури та соціальної інфраструктури. Технічна інфраструктура включає наявність та організаційні спроможності для виконання функції переміщення транспорту, чистоту, освітленість та наявність доріг, особливо міжнародного та національного значень, забезпечуючих будівель, складів і терміналів.

1.2 Методологія впливу транспортної інфраструктури на розвиток туризму

Туризм і транспорт мають багато спільного, оскільки вони важливі для світової економіки; на них впливають зовнішні (економічні, політичні, соціальні та природні явища) і сезонні фактори; вони мають значний вплив на навколишнє середовище (географічний розвиток, екологічний, місцеву економіку); вони залежать від інфраструктури і піддаються сильному впливу людського фактору.

Кожен вид транспорту має вплив на розвиток туризму. Хоча Всесвітня туристична організація ЮНВТО включає чотири транспортні підгалузі в індустрію туризму, а саме повітряний, залізничний, наземний і водний, пасажирський транспорт входить до переліку типових туристичних послуг і переважає за обсягом всі інші види послуг [6].

Літаки дозволяють подорожувати на великі відстані за короткий час, відкриваючи доступ до віддалених і екзотичних напрямків. Це також сприяє міжнародному туризму, оскільки швидке і зручне авіасполучення робить подорожі доступнішими.

Поїзди часто є популярним засобом подорожей всередині країни та між сусідніми країнами завдяки комфортності та мальовничим маршрутам. Високошвидкісні поїзди також забезпечують швидке і ефективне сполучення між великими містами.

Подорожі автомобілем надають гнучкість і можливість дослідити віддалені та менш доступні місця. Це також сприяє розвитку внутрішнього туризму, оскільки туристи можуть легко відвідувати різні регіони країни.

Круїзи, дебаркадери і поромні сполучення дозволяють туристам насолоджуватися подорожами морем, що є популярним видом відпочинку. Морські порти також є важливими туристичними точками, які привертають велику кількість туристів.

Добре розвинута система громадського транспорту (автобуси, тролейбуси, маршрутні буси, трамваї, метро) у містах робить їх більш привабливими для туристів, оскільки дозволяє легко і зручно пересуватися містом.

Мандрівники зазвичай користуються в одній подорожі щонайменше двома видами транспорту, причому на автобусний, повітряний і залізничний транспорт припадає близько 88% світових туристичних подорожей [3].

Рівень розвитку транспорту має значний вплив на розвиток внутрішнього туризму завдяки факторам впливу [8]:

- доступність та зручність;
- розширення туристичних маршрутів;
- комфорт подорожей;
- розвиток місцевої економіки;
- розширення сезонності.

Розвиток нових транспортних сполучень відкриває можливості для нових туристичних маршрутів, які раніше були недоступні або маловідомі. Це сприяє розширенню географії туризму всередині країни. Коли транспортна інфраструктура розвинена, внутрішні подорожі стають легшими і зручнішими.

Туристи можуть легко дістатися до різних регіонів країни, що стимулює їх бажання досліджувати нові місця.

Високий рівень комфорту під час подорожей є важливим фактором для туристів. Сучасні транспортні засоби, такі як швидкісні потяги, комфортні автобуси та нові автомобільні дороги, роблять подорожі приємнішими і безпечнішими.

Розвинена транспортна система допомагає зменшити вплив сезонності на туризм, забезпечуючи доступність туристичних напрямків у будь-яку пору року. Наприклад, гірськолижні курорти можуть бути привабливими взимку, а морські курорти – влітку. Поліпшення транспортної інфраструктури сприяє розвитку місцевої економіки, оскільки збільшує потік туристів до регіонів, що стимулює розвиток готельного бізнесу, ресторанів, культурних та розважальних закладів. Для кращого розуміння транспортних послуг у туристичній інфраструктурі існує загальноприйнята класифікація, що базується на низці принципів (рисунок 1.2).

Приналежність	<ul style="list-style-type: none"> - міжнародна - регіональна - національна
Форма власності	<ul style="list-style-type: none"> - державна - приватна - приватно-державна
Тип використання	<ul style="list-style-type: none"> - для масового туризму - для індивідуального туризму - для громадського використання та туризму
Ступінь розвитку	<ul style="list-style-type: none"> - розвинена - розвивається - нерозвинена
Функціональне призначення	<ul style="list-style-type: none"> - транспортні засоби - об'єкти транспортної інфраструктури - транспортні шляхи - транспортні маршрути - транспортні послуги - засоби інформації - об'єкти сервісу та туризму на об'єктах транспорту та засобах транспорту і поблизу транспортних шляхів

Рисунок 1.2 – Структура транспортної інфраструктури

У цьому контексті транспортну інфраструктуру можна розглядати як важливу ланку процесу економічного виробництва, розподілу, обміну та споживання, що сприяє оптимізації матеріальних потоків і впливає на суттєву частину витрат на виробництво та розподіл, підтримуючи стале економічне зростання. Однією з особливостей транспортного обслуговування в межах туристичної транспортної інфраструктури є його здатність вирішувати повсякденні соціальні та економічні проблеми (наприклад, індивідуальні подорожі, міжнародні та внутрішньокраїнні перевезення) для всіх категорій населення, а не лише для туристів. Наприклад, звичайні люди можуть придбати квиток на чартерний туристичний рейс, а туристи на регулярний рейс, якщо виникає така потреба.

Термін «туристичний потенціал» став часто використовуватися в науковій літературі, але відсутність загальноприйнятого визначення часто ускладнює його розуміння. Ряд науковців досліджували поняття туристичного потенціалу і ці визначення характеризуються як схожими, так і різними описами. Зокрема, П.Ф. Коваль та Г.П. Андреева мали власне бачення визначення туристичного потенціалу території. У їхньому розумінні туристичний потенціал території – це широке і багатогранне поняття, що охоплює природні, етнокультурні та соціально-історичні ресурси, а також наявну економічну та комунікаційну інфраструктуру території, яка слугує або може слугувати передумовою для розвитку конкретних видів туризму [10].

Ткаченко Т.І. та Соколова К.О. досліджували туристичний потенціал території як сукупність природних та антропогенних явищ, умов, можливостей та засобів, які сприяють створенню туристичного продукту та організації турів, екскурсій і програм [11].

Шабаліна Н. В. визначає туристично-рекреаційний потенціал як сукупність ресурсів для туризму та рекреації, а також їхніх територіальних поєднань і умов, які сприяють задоволенню потреб населення у туристичній та рекреаційній діяльності [12].

Можна узагальнити, що туристичний потенціал являє собою сукупність природних, культурних, історичних та соціально-економічних умов. Сюди входять природні та антропогенні об'єкти, споруди та умови, що можуть бути використані для створення туристичних продуктів та організації турів, екскурсій і різноманітних програм.

Масштаби, структура, динаміка і збалансованість ресурсів та їх джерел є важливими факторами для розвитку туризму і рекреації в регіоні.

Транспортна інфраструктура є важливою частиною туристичного потенціалу країни або регіону, функціонуючи як підсистема економічної системи.

Транспортна інфраструктура сприяє створенню соціальних зв'язків та забезпечує транспортні послуги як для економічного сектору, так й для населення. Туристичний потенціал формується наявністю та станом туристичних ресурсів та можливістю до них дістатись. Транспортні шляхи і маршрути найчастіше будуються та утримуються регіонами, або органом центральної влади на рівні країни (рисунок 1.3).

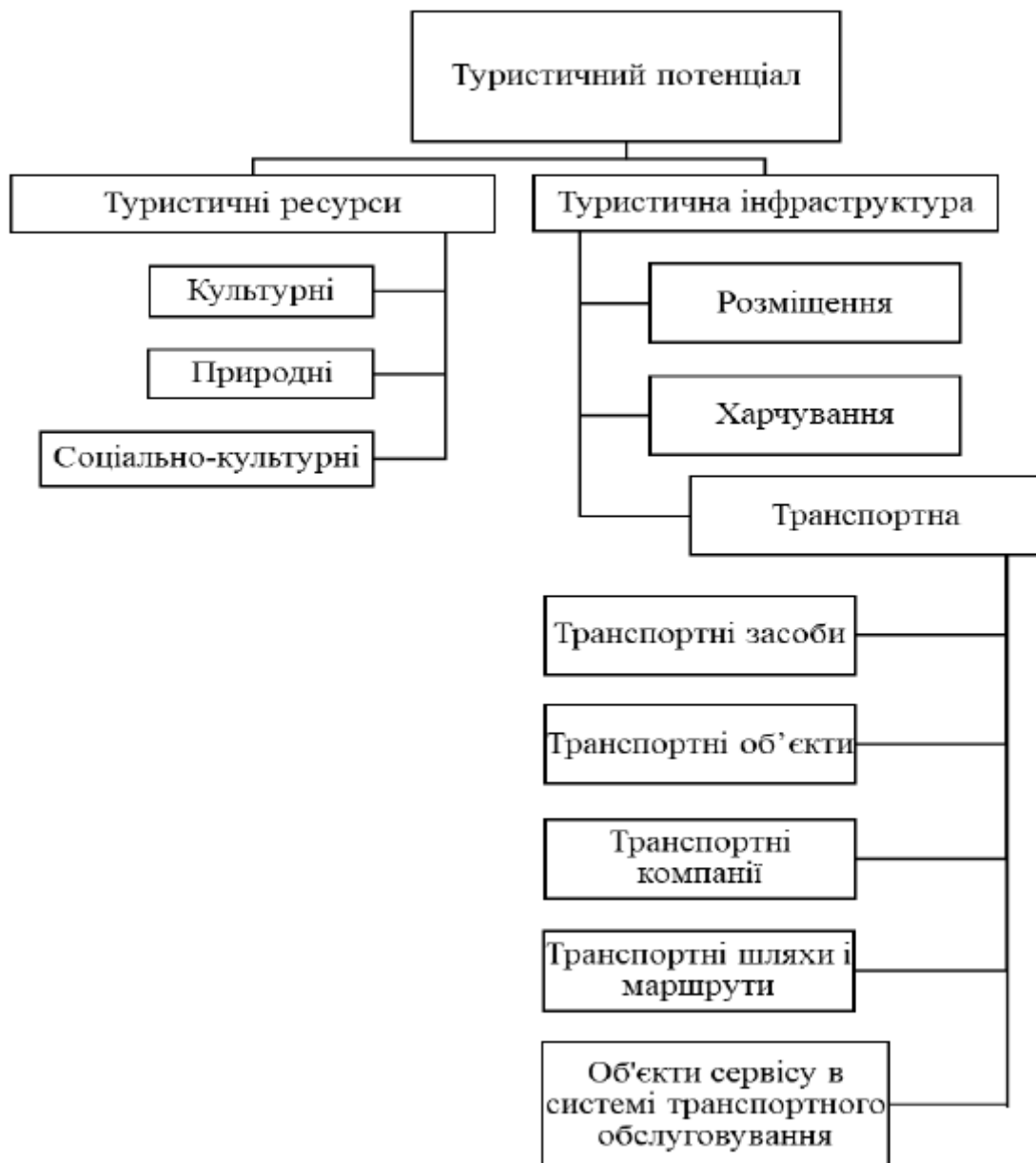


Рисунок 1.3 – Взаємозв'язок транспортної інфраструктури та туристичного потенціалу

Методологічно аналізуючи визначення поняття «туристичний потенціал», можна виділити кілька ключових аспектів формування дефініції з врахуванням наявних туристичних ресурсів та можливостей (таблиця 1.1) [13; 14; 15].

Таблиця 1.1 – Аспекти формування дефініції «туристичний потенціал»

Компонент	Складові
Ресурсний компонент	Природні ресурси Культурно-історичні ресурси

Інфраструктурний компонент	Транспортна інфраструктура Готельна та ресторанна інфраструктура Розважальна інфраструктура
Соціально-економічний компонент	Економічний рівень розвитку регіону Соціальна активність в регіоні
Організаційний компонент	Державна підтримка Маркетинг і промоція
Екологічний компонент	Стан довкілля в регіоні Розвиток екологічного туризму

Туристичний потенціал включає наявність:

- природних об'єктів, таких як гори, озера, моря, річки, лісові масиви тощо, історичні пам'ятки, музеї, архітектурні споруди, місця проведення культурних заходів і фестивалів;
- розвиненої мережі транспортних сполучень, зручні та доступні способи пересування;
- якісних місць для проживання та харчування туристів;
- парки розваг, культурні центри, спортивні споруди, торгові центри;
- рівень доходів населення, наявність інвестицій, розвиток малого та середнього бізнесу;
- участь місцевих громад у розвитку туризму, ставлення місцевого населення до туристів;
- політика держави щодо розвитку туризму, законодавча база, наявність програм і проектів підтримки;
- рекламні кампанії, участь у міжнародних виставках, брендування туристичних напрямків;
- екологічна чистота регіону, заходи щодо збереження природних ресурсів;
- розвиток напрямків, які сприяють збереженню природи і мінімальному впливу на довкілля.

Транспортна інфраструктура відіграє ключову роль у розвитку міжнародного туризму з кількох важливих причин:

- доступність сполучення;
- збільшення туристичного потоку;
- інтермодальні перевезення;
- комфорт і безпека подорожей;
- економічні вигоди;
- підтримка сталого туризму.

З розвитком транспортної інфраструктури зростає кількість туристів, які можуть відвідувати ту чи іншу країну. Це сприяє зростанню туристичного потоку і підвищенню доходів від туризму. Можливість зручного пересування з використанням різних видів транспорту (літак, поїзд, автомобіль) збільшує привабливість туристичних напрямків, оскільки дозволяє легше планувати маршрути і подорожі.

Сучасні та безпечні транспортні засоби роблять подорожі більш приємними і безпечними, що є важливим чинником для міжнародних туристів. Це підвищує загальну задоволеність туристів і сприяє поверненню до обраних напрямків у майбутньому. Розвиток транспортної інфраструктури сприяє економічному зростанню регіону, оскільки збільшує потік іноземних туристів, які витрачають гроші на проживання, харчування, розваги та покупки. Це стимулює місцеву економіку і створює нові робочі місця.

Добре розвинена транспортна інфраструктура сприяє розвитку сталого туризму, забезпечуючи зручний і екологічно чистий транспорт (наприклад, швидкісні поїзди, електробуси), що зменшує вплив на навколишнє середовище. В свою чергу добре розвинена транспортна система дозволяє легко досягати туристичних об'єктів у різних країнах. Це включає авіасполучення, залізничні маршрути, автостради та морські шляхи, що забезпечують зручність пересування для міжнародних туристів.

Таким чином, туристичний потенціал країни чи регіону є комплексним поняттям, яке включає різні аспекти, що впливають на привабливість та доступність туристичних послуг. Кожен з цих аспектів відіграє свою роль у формуванні загального туристичного потенціалу і визначає успішність

туристичної діяльності. Розвиток транспортної інфраструктури безпосередньо впливає на зростання внутрішнього та міжнародного туризму, роблячи їх більш доступними, комфортними та привабливими для туристів.

1.3 Глобальні тренди в розвитку туристичного ринку під впливом транспортної інфраструктури регіону

Транспортні системи задовольняють різноманітні потреби як внутрішніх, так і міжнародних туристів. У той час як внутрішні мандрівники можуть віддавати перевагу зручності та вартості, міжнародні туристи можуть бути більше стурбовані надійністю та комфортом. Але спільним є одне – це те, що транспорт повинен забезпечувати безперебійний досвід, щоб забезпечити задоволення туристів. Для туриста подорож починається в той момент, коли він залишає свій будинок. Ефективні транспортні системи забезпечують плавний перехід між способами пересування, будь то автомобільний на залізничний або морський на повітряний. Цей взаємозв'язок має вирішальне значення для забезпечення безпроблемного досвіду, який може справити тривале позитивне враження на туристів. Справа не тільки в швидкості або розкоші транспорту, адже доступність відіграє значну роль у туристичних транспортних операціях. Забезпечення того, щоб усі, включаючи людей з обмеженими можливостями та людей похилого віку, могли отримати доступ до транспортних засобів та користуватися ними, є життєво важливим для розвитку інклюзивного туризму.

Інтегрована транспортна система – це система, яка поєднує різні види транспорту для створення згуртованої мережі. Ця інтеграція є ключем до покращення досвіду туристів, надаючи їм різноманітні варіанти, адаптовані до їхніх індивідуальних потреб і вподобань. Багато міст по всьому світу служать зразковими прикладами для комплексних транспортних рішень. Наприклад, Швейцарська туристична система пропонує туристам універсальний квиток на поїзди, автобуси та човни по всій країні [19]. Цей тип інтеграції значно спрощує

планування подорожі та дозволяє туристам відчутися місце призначення з більшою легкістю та гнучкістю.

Транспорт не просто переміщує людей, а об'єднує культури, стимулює місцеву економіку та підтримує інфраструктуру туристичної галузі. Коли транспортні системи ефективні, вони можуть підвищити привабливість пункту призначення, зробивши його більш доступним і приємним для мандрівників. Незважаючи на те, що концепція інтегрованих транспортних рішень є привабливою, в її реалізації існують проблеми, такі як координація між різними постачальниками транспортних послуг та регіональними органами влади. Однак ці виклики також створюють можливості для інновацій та співпраці в секторах туризму та транспорту.

Потужна транспортна інфраструктура може призвести до значних економічних вигод для регіону. Це може підвищити зайнятість, стимулювати інвестиції в інші сектори, такі як готельний бізнес та розваги, і призвести до загального економічного зростання. Сталі транспортні рішення все частіше стають пріоритетними, оскільки вони прагнуть збалансувати потреби розвитку туризму зі збереженням навколишнього середовища для майбутніх поколінь.

Плануючи конкурентні переваги транспорту в туризмі, важливо враховувати вплив на навколишнє середовище. Сталі транспортні рішення стають все більш пріоритетними, оскільки місцева та державна влада в екологічно свідомих країнах, таких як Канада, Німеччина, Польща, Швейцарія, Норвегія та інші, прагнуть збалансувати потреби розвитку туризму із захистом навколишнього середовища для майбутніх поколінь.

Знання та розуміння трендів у розвитку туристичного ринку є ключовим у формуванні туристичного потенціалу та врівноважує інтереси держави та місцевих громад для успішного функціонування та зростання бізнесу в туристичній галузі (рисунок 1.4).

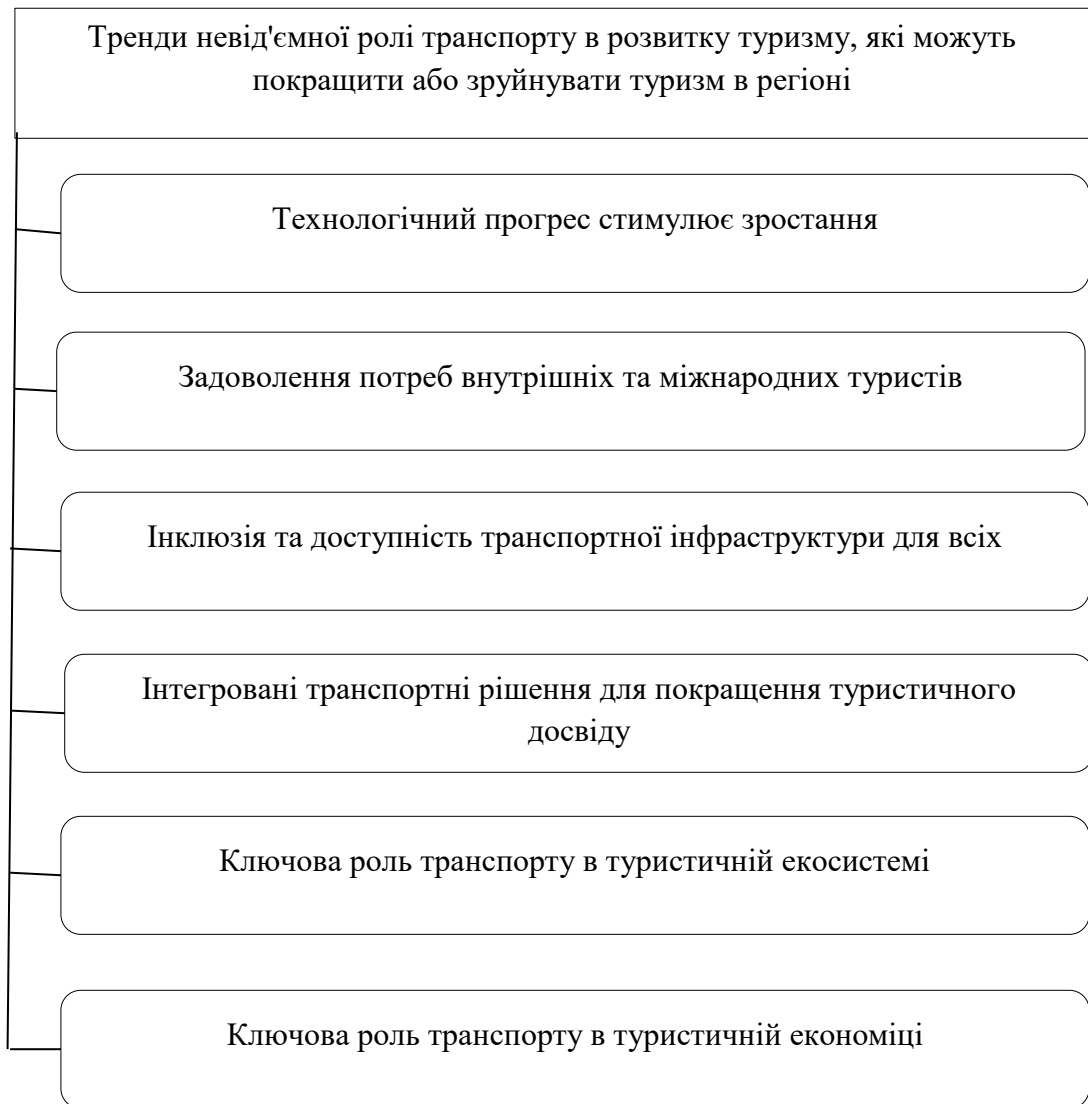


Рисунок 1.4 – Глобальні тренди в розвитку туристичного ринку на формування яких впливає транспортна інфраструктура

Транспорт – це не лише фізичне переміщення туристів, але й створення зв'язків, досвіду та спогадів. Зростання і розвиток туристичної галузі нерозривно пов'язані з розвитком транспорту. Зосереджуючись на доступності, інтеграції та сталості, транспортний сектор може і надалі залишатися рушійною силою процвітання туристичної галузі всередині країни та в усьому світі.

Природа туризму як мобільної форми споживання та рекреаційної діяльності, заснованої на подоланні простору, пов'язана з природою навколишнього середовища в широкому сенсі, тобто з природним

середовищем, соціокультурним середовищем та економічною системою. На відміну від інших секторів економіки, де продукти транспортуються до споживачів, туризм спричиняє переміщення людей до місць, де зосереджені туристичні та рекреаційні ресурси та об'єкти. Більша частина споживання туристичних продуктів відбувається в місцях, обраних туристами [21]. Територія зазвичай трактується як туристичний центр або туристична дестинація. Модель маркетингу дестинації включає такі ключові характеристики: особисті та соціальні мотиватори, стимули до подорожей, якість та характеристики туристичних продуктів дестинації (рисунок 1.5).



Рисунок 1.5 – Маркетингова модель туристичної дестинації

Вирішальним фактором у формуванні туристичної дестинації є географічне розташування. Географічне розташування визначає зміст і характер туристичних послуг, які разом утворюють єдине ціле і формують образ туристичної дестинації для туриста. У деяких випадках географічне розташування може бути джерелом мотивації до подорожі (наприклад, пляжі,

гори, мінеральні джерела, культурна, архітектурна та індустриальна спадщина). Іншими важливими характеристиками є клімат (тривалість та кількість сонячних днів на рік, місячна температура, кількість опадів, вітер), рельєф, поверхневі й підземні водні ресурси, флора та фауна, а також наявність природних об'єктів з рекреаційними перевагами (наприклад, гарячі джерела, соляні печери, лікувальні грязі).

Одним з найважливіших факторів, який впливає на розвиток туристичного центру, є його транспортна доступність, що забезпечує стабільний потік відвідувачів. Це поняття охоплює наявність інфраструктури для різних видів транспорту, зручність під'їзних шляхів до туристичних об'єктів і віддаленість місця призначення від регіонів, звідки приїжджають туристи. Туристичні центри з високим транзитним потенціалом і розвиненою транспортною мережею мають значні переваги на внутрішньому ринку і є привабливими для іноземних туристів. Важливою складовою транспортної доступності в сучасних умовах є наявність різноманітних каналів зв'язку та розвиток телекомунікаційних технологій.

Знання трендів у розвитку туристичного ринку важливе з кількох причин:

- конкурентна перевага території;
- планування та стратегія на національному рівні;
- інновації в транспорті;
- маркетинг дестинацій;
- прогнозування розвитку регіону.

Таким чином, розуміння нових напрямків та популярних туристичних тенденцій дозволяє компаніям пропонувати унікальні продукти та послуги, що допомагає їм випереджати конкурентів. Тренди допомагають передбачити зміни в уподобаннях споживачів та адаптувати бізнес-стратегії відповідно до нових умов ринку. Вивчення трендів спонукає до впровадження інновацій та новітніх технологій, які можуть значно покращити якість послуг та задоволення клієнтів. Знання трендів допомагає створювати ефективні маркетингові кампанії, орієнтовані на сучасні вподобання і поведінку туристів. Тренди

дозволяють бізнесу краще прогнозувати розвиток ринку та уникати можливих інфраструктурних ризиків.

Розділ 2 Аналіз впливу транспортної інфраструктури на туристичний потенціал Хмельницької області

2.1 Аналіз діяльності Управління інфраструктури Хмельницької обласної державної адміністрації за 2021-2023 роки

Обласна державна адміністрація функціонує на основі Конституції України (статті 118, 119) та Закону України «Про місцеві державні адміністрації» від 9 квітня 1999 року №586-XIV. Це місцевий орган виконавчої влади, який в межах своїх повноважень виконує виконавчу владу на території Хмельницької області та реалізує повноваження, делеговані обласною радою. З початку 2022 року назва змінилась на Хмельницька обласна військова адміністрація, скорочено Хмельницька ОДА, або ОВА.

Основні завдання обласної державної адміністрації включають:

1. Виконання Конституції та законів України, актів Президента, Кабінету Міністрів та інших органів виконавчої влади.
2. Забезпечення законності, правопорядку та дотримання прав і свобод громадян.
3. Виконання державних і обласних програм соціально-економічного та культурного розвитку, охорони довкілля, а також програм національно-культурного розвитку в місцях компактного проживання корінних народів і національних меншин.
4. Підготовка та виконання обласного бюджету.
5. Звіт про виконання бюджету та відповідних програм.
6. Взаємодія з органами місцевого самоврядування.
7. Реалізація інших повноважень, наданих державою і делегованих обласною радою.

Нормативно-правові акти, що належать до компетенції облдержадміністрації, приймаються головою обласної державної адміністрації у вигляді розпоряджень, а керівниками управлінь, відділів та інших

структурних підрозділів – у вигляді наказів. Розпорядження голови, прийняті в межах його компетенції, обов'язкові для виконання на території області всіма органами, підприємствами, установами та організаціями, посадовими особами та громадянами.

Розпорядження ненормативного характеру набирають чинності з моменту прийняття, якщо інше не встановлено самим актом. Вони доводяться до відома виконавців і при потребі оприлюднюються. Розпорядження нормативно-правового характеру підлягають державній реєстрації в обласному управлінні юстиції і набирають чинності з моменту реєстрації, якщо не встановлено пізніший термін. Розпорядження, що стосуються прав та обов'язків громадян або мають загальний характер, оприлюднюються і набирають чинності з моменту оприлюднення, якщо не встановлено інше.

Розпорядження голови обласної державної адміністрації, які суперечать Конституції України, законам, рішенням Конституційного Суду, актам Президента чи Кабінету Міністрів або інтересам територіальних громад чи громадян, можуть бути оскаржені до Кабінету Міністрів або до суду. Розпорядження, що суперечать Конституції, законам, рішенням Конституційного Суду, іншим актам законодавства або є недоцільними, неекономними чи неефективними, можуть бути скасовані Президентом України, Кабінетом Міністрів або судом.

Накази керівників управлінь, відділів та інших структурних підрозділів обласної державної адміністрації, які суперечать Конституції, законодавству, рішенням Конституційного Суду та актам міністерств або інших центральних органів виконавчої влади, можуть бути скасовані головою обласної державної адміністрації, відповідним міністерством або іншим центральним органом виконавчої влади [25].

Управління інфраструктури Хмельницької обласної державної адміністрації очолює Друпов Микита Володимирович – начальник управління. Управління є одним з основних структурних підрозділів Хмельницької ОВА (рисунок 2.1).



Рисунок 2.1 – Структурні підрозділи Хмельницької обласної військової адміністрації [25]

Діяльність Управління інфраструктури жорстко регламентована Бюджетним кодексом, Постановами КМУ, Наказами Голови Хмельницької ОВА та Положенням про управління інфраструктури, прийнятим у 2022 році [26].

Управління інфраструктури виконує на постійній основі функції:

– участь у реалізації державної політики у сфері містобудування та архітектури, подання пропозицій виконавчому комітету з цих питань;

- сприяння органу місцевого самоврядування у вирішенні питань соціально-економічного розвитку території району в межах своїх повноважень;
- облік забезпеченості населених пунктів містобудівною документацією на території Хмельницької області, подання пропозицій щодо необхідності розроблення та коригування генеральних планів населених пунктів та іншої містобудівної документації;
- розгляд пропозицій суб'єктів містобудування щодо визначення територій, вибору, вилучення та надання земель для містобудівних потреб згідно з містобудівною документацією, розроблення та подання до обласної ради ради висновків з цих питань, забезпечення контролю за використанням і забудовою зазначених територій;
- розроблення і подання пропозицій щодо розміщення, будівництва житлово-цивільних, комунальних, промислових та інших об'єктів, створення інженерно-транспортної інфраструктури на території області;
- координація виконання науково-дослідних і проектно-вишукувальних робіт у сфері містобудування на території області;
- надання вихідних даних на проектування об'єктів архітектури для нового будівництва, розширення, реконструкції, реставрації, капітального ремонту, благоустрою територій згідно з порядком, встановленим Кабінетом Міністрів України;
- погодження проєктів розміщення та архітектурних рішень об'єктів благоустрою, монументального мистецтва, зовнішньої реклами на території Хмельницької області;
- надання забудовникам необхідної документації на будівництво та реконструкцію індивідуальних житлових будинків і господарських будівель у населених пунктах на території земель обласного підпорядкування, погодження проєктів забудови і благоустрою земельних ділянок;
- подання пропозицій щодо прийняття рішень стосовно самовільно збудованих будинків та споруд на території області;

- інформування населення через засоби масової інформації про розроблення містобудівних програм розвитку населених пунктів Хмельницької області, розміщення важливих об'єктів архітектури, організація їх громадського обговорення;

- контроль діяльності виконавчих комітетів з питань інфраструктури в межах своїх повноважень;

- участь у здійсненні державного контролю за використанням земель, визначених для інфраструктурних потреб;

- сприяння впровадженню прогресивних архітектурно-планувальних, конструктивних та інженерно-технічних рішень у проєктах об'єктів інфраструктури на території Хмельницької області, впровадженню енергозберігаючих технологій та конструкцій з пріоритетним використанням місцевих будівельних матеріалів;

- координація діяльності підприємств, установ та організацій на території Хмельницької області, які виконують роботи з підготовки і комплектування вихідних даних на проєктування, надання інших послуг з реконструкції інфраструктури.

Права Управління інфраструктури теж унормовані, адже це структурна частина органу виконавчої влади:

- скликати наради та проводити семінари з питань, що належать до його компетенції;

- залучати спеціалістів інших структурних підрозділів Хмельницької обласної військової адміністрації, комунальних підприємств, установ та організацій, об'єднань громадян для розгляду питань, що належать до компетенції управління;

- реалізовувати державну політику щодо розвитку інфраструктури Хмельницької області;

- одержувати інформацію, документи і інші матеріали від структурних підрозділів Хмельницької обласної військової адміністрації, комунальних

підприємств, установ та організацій, безоплатно отримувати статистичні дані від органів державної статистики.

На доручення Уряду Хмельницька обласна військова адміністрація оновлює регіональну стратегію на 2021-2027 роки. 24 жовтня 2024 року відбулося установче засідання робочої групи з оновлення Стратегії розвитку Хмельницької області. У засіданні взяли участь начальник ОВА Сергій Тюрін, заступники начальника ОВА, голова обласної ради, народні депутати, голови територіальних громад, представники міжнародних організацій, керівники установ та структурних підрозділів ОВА, представники бізнесу [27]. У стратегії враховуються пріоритети національної стратегії регіонального розвитку, зокрема відновлення та покращення базових державних послуг, інтеграцію переміщених осіб та підтримку економічного розвитку, майбутній програмний документ має забезпечити соціально-економічний розвиток Хмельницької області.. Разом з оновленням стратегії готується проект плану заходів з реалізації стратегії на 2025-2027 роки. Він має включати пріоритетні завдання, спрямовані на досягнення стратегічних цілей й вирішення проблем громад, у тому числі проекти з відновлення й розвитку, зокрема й щодо наповнення цифрової екосистеми DREAM.

2.2 Аналіз реалізації інфраструктурних проєктів в Хмельницькій області

На реалізацію інфраструктурних проєктів в Хмельницькій області Управління інфраструктури може використовувати субвенції з обласного та державного бюджетів. У 2022 році загальний фонд місцевих бюджетів області поповнився на 11 989,4 млн грн, що на 3 073,7 млн грн (або на 34,5%) більше порівняно з 2021 роком.

Доходи обласного бюджету склали 1 844,9 млн грн, що на 490,7 млн грн (або на 36,2%) більше ніж у 2021 році. Обсяг надходжень до загального фонду місцевих бюджетів на одного жителя області зріс на 36,1% (або на 2 588,9 грн) і

становив 9 757,0 грн. З державного бюджету до місцевих бюджетів надійшло 4 593,5 млн грн трансфертів, з яких:

- 4 013,2 млн грн для виконання власних повноважень, у тому числі:
 - освітня субвенція – 3 331,6 млн грн;
 - базова дотація – 484,1 млн грн;
 - дотація на утримання медичних закладів – 112,4 млн грн;
 - дотація для оплати комунальних послуг та енергоносіїв протягом опалювального періоду – 63,7 млн грн;
 - дотація для компенсації закладам комунальної форми власності, закладам освіти державної форми власності, що фінансуються з місцевих бюджетів, та закладам спільної власності територіальних громад області – 21,4 млн грн;
 - інші субвенції становили 580,3 млн грн [28].

У структурі бюджету Хмельницької області у 2022 році здійснювались видатки на інфраструктуру у розмірі 42 тис. грн (рисунк 2.2).

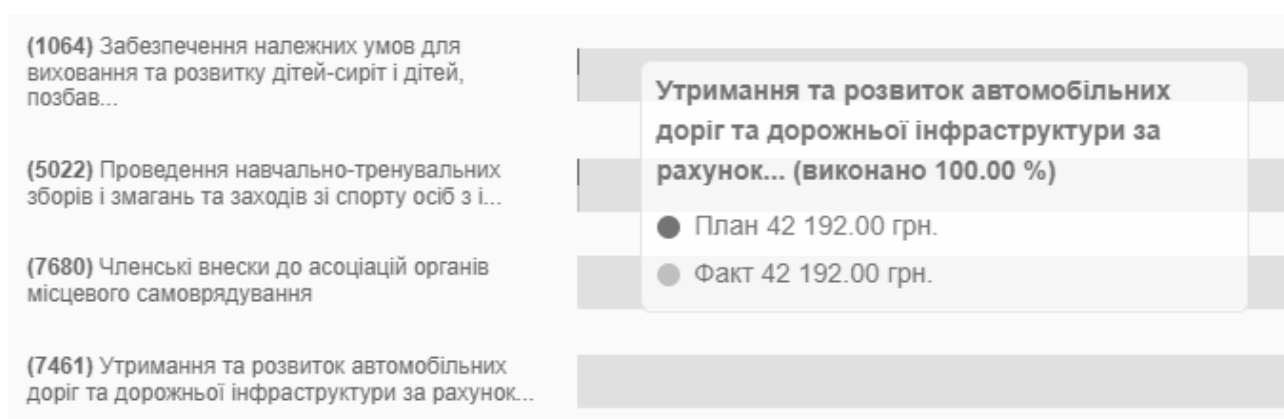


Рисунок 2.2 – Видатки на утримання та розвиток автомобільних доріг та дорожньої інфраструктури за 2023 рік 2022 рік

В умовах воєнного стану дохідна частина обласного бюджету 2023 року дещо відрізняється від попередніх років. Це пов'язано з тим, що вторгнення Росії вплинуло як на кількість робочих місць (-25800), так і на стабільність та

прибутковість бізнес-структур. Тому податок на прибуток підприємств на 2023 рік був зменшений на 16,3 млн грн до 63,4 млн грн порівняно із запланованими асигнуваннями на 2022 рік. Війна також негативно вплинула на плату за користування надрами, яка становитиме 1,8 млн грн, якщо не буде виконано план на 2022 рік. Плата за спеціальне використання води 18,8 млн грн; плата за адміністративні послуги 27,5 млн грн (право на роздрібну торгівлю алкогольними напоями та тютюновими виробами 21,2 млн грн; право на оптову торгівлю алкогольними напоями та тютюновими виробами 2,7 млн грн; право на зберігання пального 1,2 млн грн; ліцензії та сертифікати 1,1 млн грн; плата за використання комунального майна 3 млн грн) [29].

У 2023 році надходження за спеціальними рахунками зросли на 25,9 млн грн (14,1%) до 209,4 млн грн порівняно із затвердженими показниками на 2022 рік. Це пов'язано зі збільшенням планових показників за власними надходженнями бюджетних установ у зв'язку зі збільшенням обсягу послуг, що надаються бюджетними установами.

У структурі бюджету Хмельницької області у 2023 році здійснювались видатки на інфраструктуру у розмірі 42 тис. грн (рисунок 2.3).

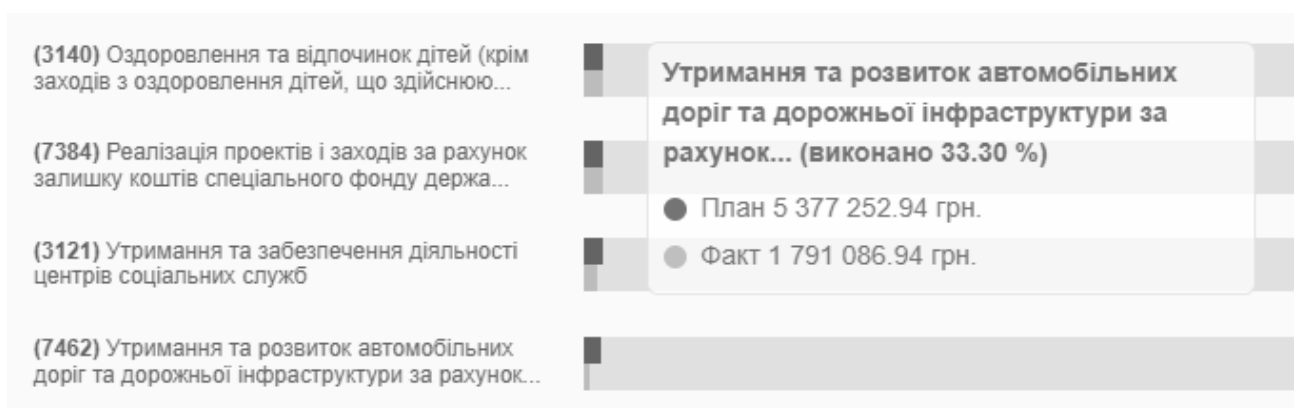


Рисунок 2.3 – Видатки на утримання та розвиток автомобільних доріг та дорожньої інфраструктури за 2023 рік

Трансферт із загального фонду державного бюджету обласним бюджетам у 2023 році зменшився на 177,1 млн грн (26,1%) до 501,8 млн грн порівняно з базовим бюджетом 2022 року. Доходи обласного бюджету у 2023 році прогнозувались на рівні 2 093,6 млн грн з урахуванням трансфертів. Видаткова частина обласного бюджету сформована на підставі бюджетних запитів, поданих головними розпорядниками коштів обласного бюджету, і в повному обсязі забезпечувала видатки на обов'язкові виплати з оплати праці працівників бюджетної сфери, у тому числі посадові оклади працівників Управління інфраструктури.

У структурі видатків бюджету Хмельницької області протягом 2021-2023 років виділялись кошти на утримання аеропортів (рисунок 2.4-2.6).

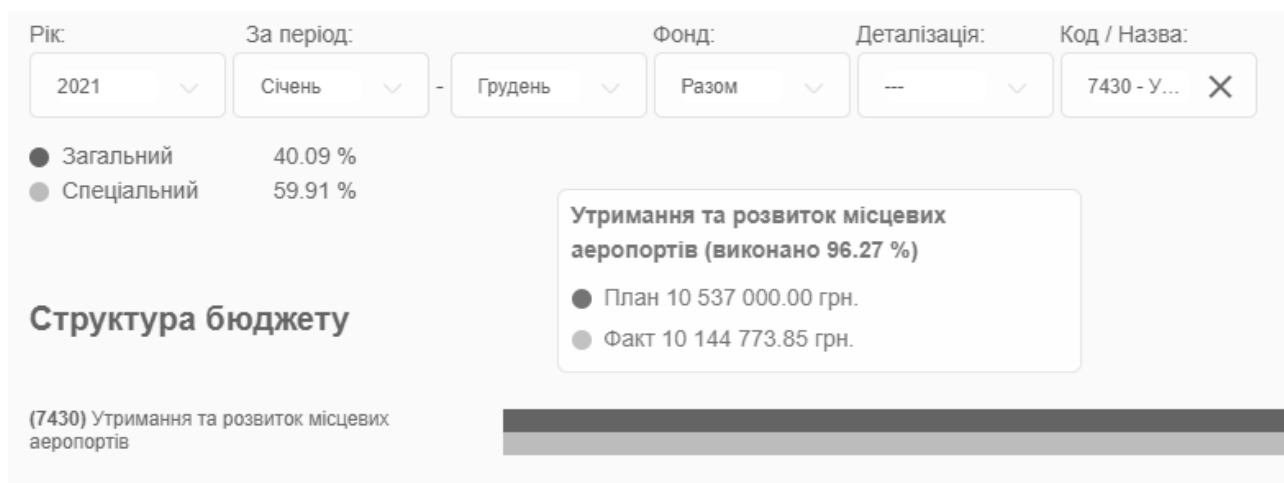


Рисунок 2.4 – Видатки на утримання та розвиток аеропортів Хмельницької області за 2021 рік

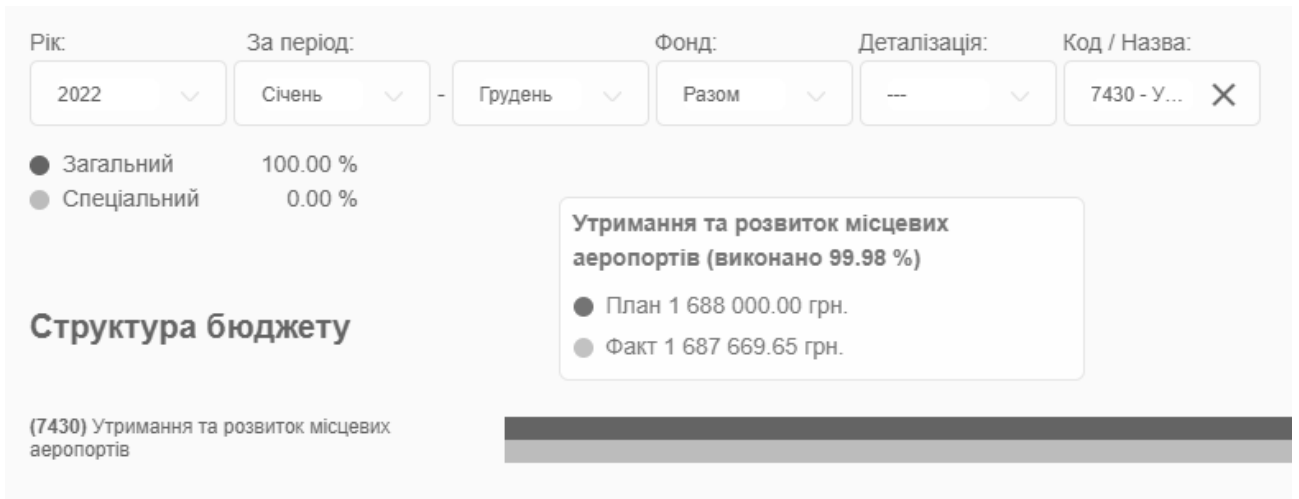


Рисунок 2.5 – Видатки на утримання та розвиток аеропортів Хмельницької області за 2022 рік

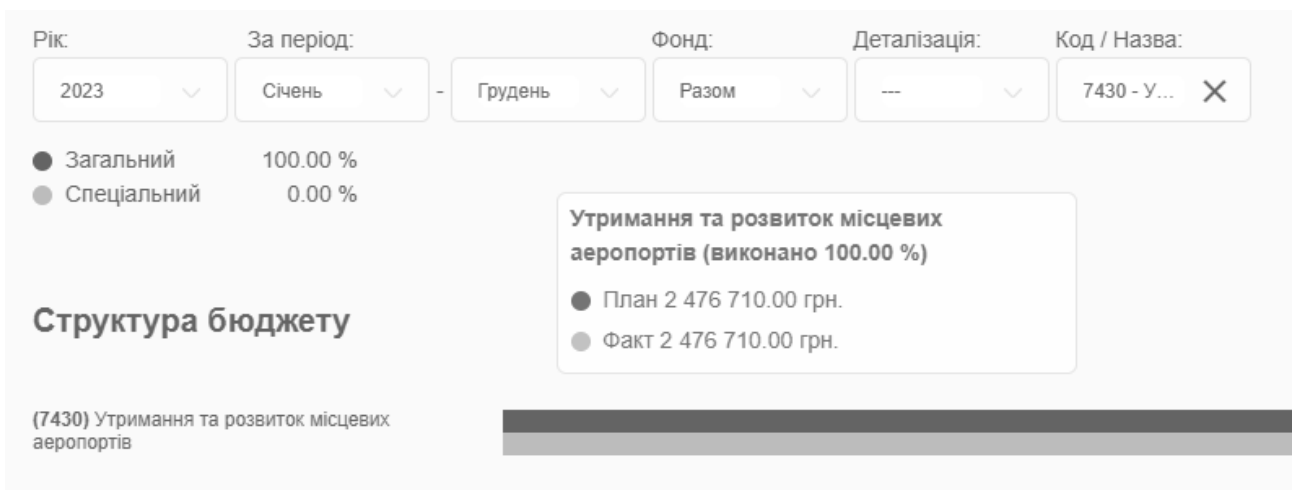


Рисунок 2.6 – Видатки на утримання та розвиток аеропортів Хмельницької області за 2023 рік

Фактичні видатки на утримання та розвиток аеропортів Хмельницької області у 2023 році порівняно з 2021 роком зменшились на 24%, що пов'язано з відсутністю пасажирських вильотів через закриття неба та потребою утримувати інфраструктуру Хмельницького аеропорту.

Отже, важливість видатків на транспортну інфраструктуру регіону не можна недооцінювати, оскільки це забезпечує основу для економічного зростання та соціального розвитку області.

2.3 Аналіз впливу транспортної інфраструктури на туристичний ринок Хмельницької області

На 2021 рік було заплановано відремонтувати у Хмельницькій області не менш, ніж 207 км автомобільних доріг державного значення. Пріоритетними напрямками були визначені завершення відновлення автошляху Н-03 Житомир - Чернівці:

- від кордону із Житомирщиною до міста Хмельницького та від міста Кам'янець-Подільський до кордону із Чернівецькою областю;

- старт ремонту автодороги Н-25 Городище - Рівне - Старокостянтинів: від кордону із Рівненщиною до м. Старокостянтинова;

- початок відновлення ще одного туристичного маршруту - автодороги Т-23-17 Кам'янець-Подільський - Стара Ушиця [30].

За два роки реалізації проекту «Велике будівництво» на Хмельниччині відремонтовано понад 509 км доріг. Хмельницька область впевнено посідає друге місце серед усіх регіонів України за темпами відновлення доріг державного значення. Капітальний ремонт та реконструкція міжнародної дороги М-30 Стрий - Ізварине у Рехтівському районі також фінансується Банком реконструкції та розвитку. Ремонтні роботи проводяться на ділянці протяжністю 40,81 км від села Хорошків Рехівського району до кордону з Вінницькою областю.

Станом на 1 січня 2021 року мережа автомобільних доріг Хмельницької області становила 7 189 км, з яких 2 101 км – дороги державного значення та 5 087 км – дороги регіонального значення. З бюджету України Хмельницькій області було виділено 853,9 млн грн, з яких 84,1 млн грн – на дороги комунальної власності та 769,8 млн грн – на важливі дороги загального користування місцевого значення. Зокрема, на капітальний ремонт доріг місцевого значення виділено 11,4 млн грн, на поточний середній ремонт –

570,7 млн грн (загальна протяжність 129,5 км, 54 об'єкти) та 187,7 млн грн на поточний дрібний ремонт та експлуатаційне утримання; на автомобільній дорозі загального користування місцевого значення Хотень Другий - Плужне на загальну суму 8,8 млн грн відремонтовано один об'єкт та введено в експлуатацію ділянку протяжністю 2 км. На поточний середній ремонт 54 об'єктів було виділено 565,4 млн грн, відремонтовано 122,5 км та 11 мостів (довжиною 181 м). Також розпочато середній поточний ремонт 18-метрового мосту на ділянці дороги Ярославка (Старокостянтинів - Шульбуків).

В Хмельницькій області у 2020-2022 роках відповідно до «Плану розвитку доріг регіонального значення» побудовано 41 спільну дорогу загальною протяжністю 18,9 км вартістю 84,1 млн грн. Із завершенням запланованих робіт область стала лідером серед інших регіонів і змогла освоїти 99% коштів, передбачених грантами, таким чином, було завершено 95 з 96 проектів.

У рамках програми Президента України «Велике будівництво» Законом України «Про Державний бюджет України на 2021 рік» для Хмельницької області було передбачено 697,1 млн грн, з яких загалом здійснено 53 ремонти, 34 на дорогах місцевого значення та 19 на комунальних дорогах (рисунок 2.7).



Рисунок 2.7 – Сполучення Хмельницької області з областями України [31]

У результаті програми було відремонтовано вісім об'єктів: капітальний ремонт семи мостів (42,8 млн грн), однієї автомобільної дороги (1,8 км) та 19 комунальних доріг і вулиць у населених пунктах (84,5 млн грн); на решті – поточний середній ремонт на 26 об'єктах (25 автомобільних доріг (72,9 км) та один міст протяжністю 18 метрів) [31].

У 2023 році в Хмельницькій області відремонтовано близько 85 км дороги в напрямку від Хмельницького до Кам'янця-Подільського та завершені роботи щодо відновлення дороги Кам'янець-Подільський - Стара Ушиця, яка веде до мальовничої Бакоти [32]. Налагоджене автомобільне та залізничне сполучення дає можливість туристам отримувати якісні тури вихідного дня та комфортно подорожувати Хмельниччиною.

Маршрутна мережа Хмельницької області налічує 647 автобусних маршрути загального користування. Послуги з перевезення пасажирів надають 40 юридичних та 154 фізичних осіб-підприємців. Маршрутна мережа

забезпечує транспортне охоплення всіх районних центрів області та міст обласного значення з м. Хмельницький.

Область розташована в зоні діяльності Південно-Західної залізниці, на її території функціонує понад 50 залізничних станцій. Найбільшими залізничними вузлами в області є станції Шепетівка і Гречани. Найважливішими залізничним сполученням є Київ - Хмельницький - Львів, а також, Шепетівка - Кам'янець-Подільський - Чернівці. Місто Хмельницький сьогодні є важливим залізничним транспортним вузлом та має сполучення з Угорщиною, Румунією, Молдовою, Польщею, Чехією, Словаччиною, Болгарією.

На маршрутах загального користування у м. Хмельницький задіяно 47 автобусів та 35 тролейбусів, пристосованих для перевезення осіб з обмеженими фізичними можливостями (низькопідлогові). Кнопками сповіщення водія обладнані 63 автобусів та 35 тролейбусів. На 79 тролейбусах встановлені гучномовці для зовнішнього оголошення зупинок.

З метою забезпечення доступу осіб з інвалідністю, які пересуваються на кріслах колісних, та осіб з інвалідністю по зору, які пересуваються на кріслах колісних, до транспортних засобів на конкурсах з перевезення пасажирів на автобусних маршрутах загального користування, департаментом інфраструктури облдержадміністрації, як організатором пасажирських перевезень на автобусних маршрутах загального користування в області, спільно з обласними автотранспортними підприємствами заплановано забезпечити постійний контроль за процесом посадки та висадки пасажирів, також щодо цього проводиться роз'яснювальна робота серед водіїв.

В умовах договору на перевезення пасажирів автомобільним транспортом загального користування перевізник зобов'язаний забезпечити дотримання нормативно-правових актів, що регулюють діяльність пасажирського автомобільного транспорту загального користування, в тому числі перевезення окремих категорій громадян у пільговому порядку, та умов договору між перевізником та головним розпорядником коштів, в межах бюджетних

призначень, затверджених у місцевому бюджеті на відповідний рік та передбачених чинним законодавством. Перевізник зобов'язаний отримати компенсацію збитків за перевезення пільгової категорії громадян.

В області з кожним роком зростає чисельність осіб з інвалідністю, громадян похилого віку, осіб, які потребують постійного догляду і соціальної підтримки.

Питання створення безперешкодного доступу до об'єктів громадського та цивільного призначення, благоустрою, транспортної інфраструктури, інформації та зв'язку постійно розглядається на засіданнях комітету забезпечення доступності осіб з інвалідністю та інших маломобільних груп населення до об'єктів соціальної та інженерно-транспортної інфраструктури у регіонах області. Управліннями архітектури та містобудування надаються містобудівні умови та обмеження для проектування об'єктів будівництва, де зазначається, що проектом необхідно передбачати пандуси та забезпечувати повний комплекс умов для можливості обслуговування маломобільних груп населення згідно з ДБН В.2.2-17:2006 та Постанови Кабінету Міністрів України від 29.07.2009 № 784.

При проведенні робіт з реконструкції вулично-дорожньої мережі вживаються заходи щодо створення умов для зручного та безперешкодного переміщення людей на інвалідних візках. Облаштування пішохідних переходів спусками-пандусами для пересування осіб з обмеженими фізичними можливостями здійснюється під час проведення робіт з ремонту та реконструкції об'єктів дорожнього господарства.

У місті Хмельницький 150 зупинок громадського транспорту пристосовані для посадки/висадки з нього (у тому числі з наявністю інформації на них про розклад руху транспортних засобів). Також здійснюється оприлюднення на офіційному сайті Хмельницької міської ради та в засобах масової інформації, у тому числі через Інтернет, перелік маршрутів та розклади руху транспортних засобів/рухомого складу, пристосованих для перевезення осіб з інвалідністю.

З метою покращення умов та безпеки пересування осіб з вадами зору на 76 світлофорних об'єктах міста встановлено та функціонує 90 пристроїв мовного супроводу сигналів світлофору та 54 звукових сигнали.

Автостанції на території області пристосовані для осіб з обмеженими можливостями, а саме: облаштовані квиткові каси, громадські вбиральні, обладнано чіткою нумерацією платформи, встановлені кнопки виклику та пандуси, визначені працівники, які відповідають за надання допомоги особам з обмеженими фізичними можливостями.

В інших туристично цікавих населених пунктах відсутня доступність та інфраструктура не адаптована для людей з інвалідністю, що негативно впливає на можливості внутрішнього та в'їзного туризму по Хмельницькій області.

З метою поширення впливу громадських організацій на реалізацію заходів щодо безперешкодного доступу маломобільних груп населення до транспортної інфраструктури Управлінням інфраструктури Хмельницької обласної військової адміністрації організовано комітети доступності до складу яких входять представники громадських організацій інвалідів.

Розділ 3 Проблеми та перспективи управління транспортною інфраструктурою з врахуванням особливостей розвитку туристичного ринку

3.1 Проблеми оптимізації дорожньої інфраструктури на туристично популярних напрямках Хмельницької області

Транспорт є основою туристичної галузі, адже це не тільки дозволяє туристам пересуватися від їхніх домівок до вибраних напрямків, але й підвищує якість їхнього досвіду подорожі. З розвитком транспортних технологій туристична галузь зазнала безпрецедентного зростання. В свою чергу дорожня інфраструктура на автомобільних шляхах повинна відповідати очікуванням та технічним можливостям до пересування туристів.

Зі зростаючим впровадженням електромобілів (EV) оптимізація зарядних операцій стала необхідною для забезпечення ефективної та сталої мобільності. Широке впровадження електромобілів (EV) відкрило нову еру сталого транспорту, вирішуючи занепокоєння щодо впливу на навколишнє середовище та зменшуючи залежність самостійноподорожуючих туристів від ціни на паливо. Однак перехід на електричну мобільність приносить із собою потребу в ефективній та надійній інфраструктурі зарядки. До кінця 2022 року глобальна кількість громадських пунктів зарядки в Європейському Союзі досягла 2,7 млн, а протягом 2023 року було встановлено понад 900 тис. зарядних пунктів [33]. На перспективу повоєнного відновлення та модернізації мережі автомобільних доріг та зважаючи на збільшення кількості електромобілів, варто враховувати саме європейський досвід управління дорожньою інфраструктурою. Оскільки електромобілі подорожують транспортною мережею, розподіл зарядних ресурсів між кількома зарядними станціями стає вирішальним для забезпечення безперебійної доступності заряджання.

Електромобілі набирають популярності як стійкий та екологічний варіант транспорту. У контексті зарядної інфраструктури енергоорієнтовані операції гарантують, що зарядні станції максимізують використання ресурсів

електроенергії, надаючи при цьому надійні послуги заряджання. Це передбачає врахування таких факторів, як потужність живлення та динамічне планування потужності, щоб ефективно керувати процесом заряджання.

Відновлювані джерела енергії часто децентралізовані та можуть бути інтегровані в саму інфраструктуру зарядних станцій. Така локалізація генерації зменшує потребу в передачі електроенергії на великі відстані та пов'язані з нею втрати енергії. Виробляючи електроенергію ближче до точки споживання, зарядні станції, що працюють на відновлюваній енергії, можуть мінімізувати обмеження передачі та підвищити загальну ефективність системи. Інтеграція відновлюваних джерел енергії в зарядні роботи дозволяє ефективно використовувати наявні ресурси. У періоди високого виробництва відновлюваної енергії надлишок електроенергії може бути спрямований на зарядку акумуляторів електромобілів, ефективно використовуючи надлишок енергії, який в іншому випадку міг би залишитися невикористаним. Крім того, відновлювані джерела енергії зазвичай мають нижчі експлуатаційні витрати порівняно зі звичайним виробництвом на основі викопного палива. Занепокоєння власників електромобілів щодо запасу ходу в туристичній мандрівці підкреслює важливість розширення мереж зарядки та вдосконалення технології акумуляторів для електромобілів, щоб зменшити занепокоєння та сприяти ширшому впровадженню електромобілів.

Час, необхідний для заряджання електромобіля – ще одна проблема. Незважаючи на те, що технологія заряджання електромобілів удосконалилася, заряджання електромобіля все ще займає значно більше часу порівняно із заряджанням звичайного автомобіля бензином або дизельним паливом. Станції швидкої зарядки можуть частково полегшити цю проблему, але їх доступність обмежена. Згідно з дослідженням Європейської комісії середній час заряджання електромобіля може становити від 30 хвилин до кількох годин, залежно від вихідної потужності зарядної станції. Однак станції швидкої зарядки можуть значно скоротити час заряджання. Наприклад, мережа Tesla Supercharger може забезпечити до 170 миль запасу ходу всього за 30 хвилин [34]. Крім

традиційних методів зарядки, існують і інші більш швидкі методи зарядки, такі як своп, які також розглядаються в контексті зарядки електромобілів.

Вимоги до заряджання можуть сильно відрізнятись залежно від таких факторів, як час доби, день тижня та місце розташування. Ця варіативність ускладнює для постачальників зарядної інфраструктури точне передбачення та задоволення потреб власників електромобілів у зарядці. Зарядні станції можуть стикатися з періодами високого попиту, коли вони перевантажені, що призводить до тривалого очікування та незручностей для власників електромобілів. І навпаки, у періоди низького попиту зарядні станції можуть залишатися недостатньо завантаженими, що призводить до марної витрати ресурсів та неефективної роботи.

Згідно з повідомленням [35] до 2030 року кількість електромобілів у Європі може досягти 44 мільйонів, що призведе до додаткового попиту на електроенергію на 15%. Підвищений попит на електроенергію від зарядних станцій, у тому числі тих, що живляться від відновлюваних джерел енергії, таких як вітер та сонце, може створити навантаження на існуючу інфраструктуру електромереж. Одночасне заряджання кількох електромобілів у локалізованій зоні може призвести до пікового попиту, який перевищує потужність мережі, потенційно спричиняючи відключення електроенергії або нестабільність мережі. Таким чином, інтеграція зарядки електромобілів з технологіями інтелектуальних мереж та стратегіями управління навантаженням стає вирішальною для збалансування попиту на електроенергію та забезпечення стабільної роботи електромережі.

Забезпечення належного джерела живлення для задоволення потреб у зарядці кількох станцій одночасно може бути складним завданням, особливо в районах із недостатньою електричною інфраструктурою. Обмежена доступність зарядних ресурсів обмежує здатність зарядної інфраструктури ефективно задовольняти зростаючі вимоги власників електромобілів. Однак можна вирішити цю проблему, використовуючи переваги відновлюваних

джерел енергії та встановлюючи зарядні станції поблизу діючих на території Хмельницької області приватних сонячних станцій.

Витрати, пов'язані із закупівлею електроенергії та експлуатаційні витрати, ще більше ускладнюють проблеми, з якими стикаються зарядні станції. Витрати на електроенергію можуть змінюватися залежно від динаміки ринку, і закупівля електроенергії за конкурентоспроможними цінами при забезпеченні надійного постачання може бути складним завданням. Ці фінансові перешкоди впливають на прибутковість і довгострокову стійкість зарядних станцій, що робить критично важливим оптимізацію розподілу ресурсів і мінімізацію витрат. Інтеграція відновлюваних джерел енергії в інфраструктуру зарядки електромобілів дає значні переваги.

Ефективна маршрутизація електромобілів передбачає визначення найбільш підходящих зарядних станцій на туристичному маршруті. Оптимальне розгортання громадських зарядних станцій відіграє життєво важливу роль у сприянні зручним та ефективним поїздам для водіїв електромобілів. Така стратегія розгортання дає змогу водіям вносити спонтанні корективи та приймати рішення щодо подорожей і підзарядки. Крім того, це допомагає підтримувати рівноважні умови мережі на основі кількох класових турів, забезпечуючи збалансовану та стійку транспортну систему для користувачів електромобілів. Дорожня обстановка в режимі реального часу та доступність зарядних станцій можуть суттєво вплинути на планування маршрутів для електромобілів.

Оптимальне розташування зарядних станцій є ключовим напрямком досліджень у сфері планування інфраструктури електромобілів. Багато статей і досліджень спеціально розглядають цю тему з метою визначення найбільш ефективних і результативних місць для зарядних станцій [35]. визначено оптимальну кількість та розташування станцій швидкої зарядки для транспортних засобів на альтернативному паливі з обмеженим запасом ходу, враховуючи як мінімізацію витрат, так і цілі максимального покриття [34]. Досліджено оптимальне розміщення громадських зарядних станцій для

електромобілів у межах дорожньої мережі з урахуванням динамічного характеру рішень водіїв щодо пересування та підзарядки та їх спонтанних коригувань та взаємодій.

Ефективна інфраструктура та експлуатація зарядки мають вирішальне значення для забезпечення безперебійної інтеграції електромобілів у існуючу транспортну систему Хмельницької області. Встановлення систем резервного живлення, таких як акумулятори, може дозволити зарядним станціям продовжувати роботу під час відключень електроенергії. Ці системи можуть забезпечувати електроенергією зарядну інфраструктуру, гарантуючи, що електромобілі можуть заряджатися навіть при відключенні мережі.

На шляху від міста Хмельницький на південь області відсутня електрична транспортна мережа, що складається з семи вузлів (рисунок 3.1) [35].

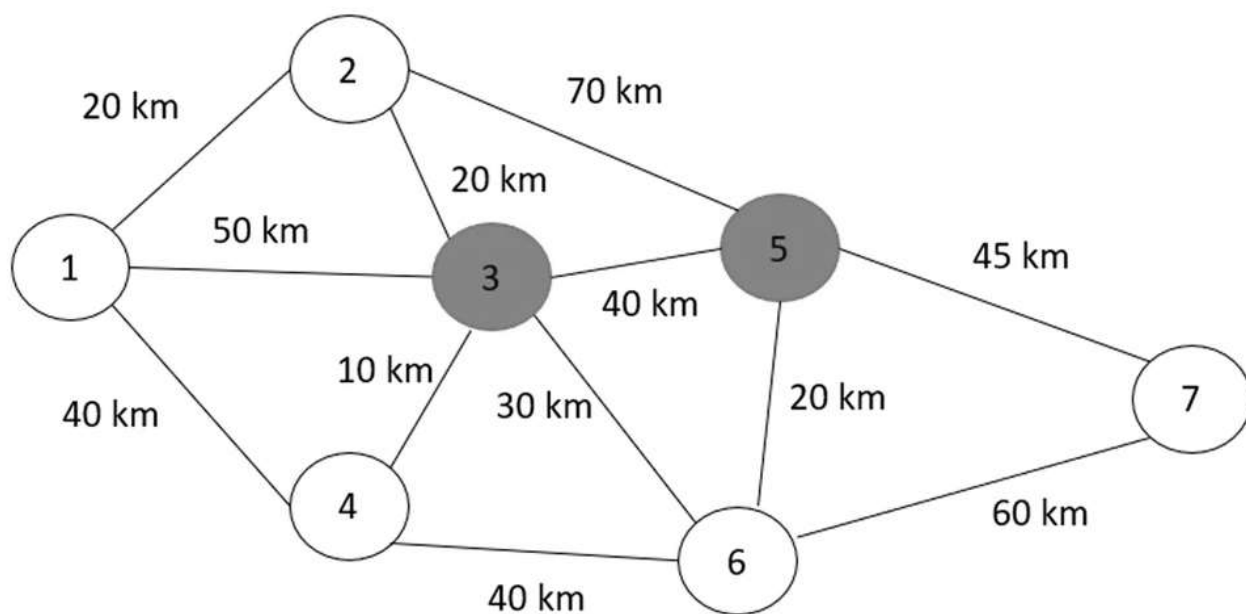


Рисунок 3.1 – Семивузлова дорожня мережа для заряджання електромобілів

На цьому маршруті доцільно розмістити дві зарядні станції, розташовані на вузлі 3 та вузлі 5, які використовують електромережу для зарядних операцій. Сім вузлів представляють різні місця в транспортній мережі, між якими подорожують електромобілі. У мережі відображаються відстані між вузлами,

виміряні в кілометрах. Кожен вузол представляє певну точку або пункт призначення в мережі.

Для покриття зарядними станціями від півночі до півдня Хмельницької області доцільною буде модель з 25 зарядних станцій (рисунок 3.2) [35].

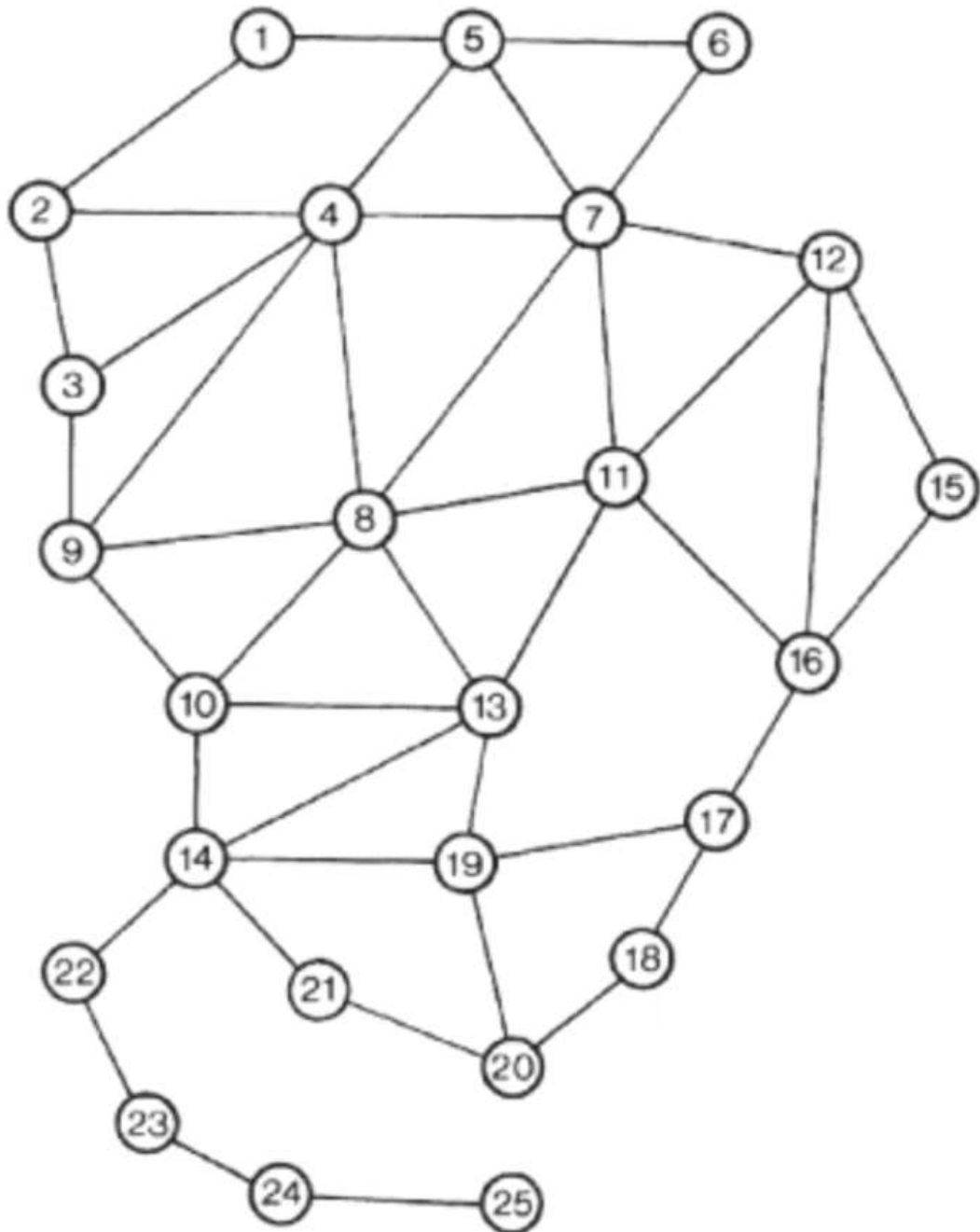


Рисунок 3.2 – Двадцятип'ятивузлова дорожня мережа для заряджання електромобілів

Багатовузлова дорожня мережа зарядних станцій враховує як електромережу, так і відновлювані джерела енергії, такі як сонячні панелі та вітрові турбіни, щоб забезпечити стійкі варіанти зарядки. Зарядні станції розташовані на вузлах 5 і 12. Припускається, що електромобіль може проїхати до 100 кілометрів на одному заряді, перш ніж вимагатиме підзарядки. У цьому випадку енергія вітру та сонячна енергія визначаються як вхідні параметри, які враховують такі фактори, як рівень сонячної радіації швидкість вітру та ефективність вітрових турбін та сонячних елементів. Одним з важливих факторів, що мають враховуватись в процесі оптимізації дорожньої інфраструктури, є доступність сонячної енергії, а от вітрова генерація ще не виробляється в області. Системи накопичення енергії можуть зберігати надлишок відновлюваної енергії в періоди високої генерації та віддавати її в періоди високого попиту. Це допомагає збалансувати динаміку попиту та пропозиції в мережі, забезпечуючи стабільне та надійне живлення зарядних станцій.

Отже, оптимальні плани заряджання визначають необхідну кількість енергії або відстань для заряджання на кожній станції, гарантуючи, що електромобілі матимуть достатньо енергії для завершення поїздки. План маршрутизації та заряджання електромобілів у транспортній мережі спрямований на оптимізацію їхніх маршрутів і забезпечення достатньої кількості енергії для досягнення пунктів призначення.

3.2. Врахування потреб неповносправних туристів при вдосконаленні транспортної інфраструктури Хмельницької області

За даними Міністерства соціальної політики, на початку 2022 року в Україні налічувалося приблизно 2,7 мільйона людей з інвалідністю. З початку повномасштабного вторгнення ця кількість стрімко зросла, збільшившись приблизно на 300 000 лише за півтора року [36]. Крім того, згідно з

результатами опитування, проведеного кілька років тому, більшість українців не були оточені людьми з інвалідністю, але сьогодні ситуація кардинально змінилася. Тому суспільству важливо звернути увагу на те, як воно сприймає людей з інвалідністю та як їх підтримує.

В Хмельницькій області з кожним роком зростає чисельність осіб з інвалідністю, громадян похилого віку, осіб, які потребують постійного догляду і соціальної підтримки, зростає число ампутантів, як наслідок воєнних дій. Проте вирішення проблем, пов'язаних з маломобільністю в Управлінні інфраструктури вбачають у законодавчих змінах, не розуміючи, що можна зробити на рівні області в існуючих нормативних умовах (таблиця 3.1).

Таблиця 3.1 – Інформація щодо проблемних питань, які виникають під час створення належних умов для доступу осіб з інвалідністю та інших маломобільних груп населення до об'єктів транспортної інфраструктури на території Хмельницької області [25]

Проблемні питання	Шляхи їх вирішення
Недостатнє фінансування в частині відшкодування перевізникам збитків від здійснення пільгових перевезень	Удосконалення законодавства України про пільгові перевезення
Відсутність допоміжних служб з питань допомоги інвалідам при пересуванні громадським транспортом	Створення допоміжних служб з питань допомоги інвалідам при пересуванні громадським транспортом
Висока вартість автобусів та тролейбусів, пристосованих для перевезення маломобільних верст населення	Відновлення дотацій з державного бюджету на придбання транспортних засобів, лояльні програми кредитування
Відсутня належна кількість додаткових технічних елементів, що спрощують доступність інвалідів до громадського транспорту (пандуси, з'їзди, поручні, тощо)	Прийняття на законодавчому рівні відповідних норм, стандартів, правил щодо обов'язкового встановлення відповідного обладнання
Дорогочасне та тривале погодження проектно-кошторисної документації для проведення капітального ремонту чи будівництва тротуарів та реконструкції будівель	Зміни до законодавства

Відсутність належної кількості додаткових технічних елементів, що спрощують доступність інвалідів до громадського транспорту (пандуси, з'їзди, поручні, тощо) можна вирішити через просвітницький вплив на учасників туристичного ринку, особливо на власників туристичних ресурсів. Для цього можна розмістити інформацію на сторінці Управління інфраструктури. Як джерело достовірної інформації можна використати закордонний досвід, зокрема Польщі, як країни яка за специфікою туристичного ринку та великою площею подібна до України. Польща є членом Європейського Союзу і на її прикладі можна побачити як ефективно працює нормативне забезпечення щодо безбар'єрності.

Традиційно інвалідність вважалася медичним або біологічним станом, що приписується конкретній людині, дисфункцією, яка потребувала лікування або реабілітації. Згідно з цим підходом, саме людина з інвалідністю має бути змінена або виправлена. У наш час враховуються соціальні аспекти інвалідності. Можна підняти питання про те, як суспільства створюють перешкоди для людей з інвалідністю та як ці бар'єри можна усунути. У цьому контексті Конвенція ООН про права людей з інвалідністю визнає інвалідність як питання прав людини і визначає її як соціальну конструкцію, а не як невід'ємну якість індивіда. Вона робить акцент на усуненні суспільних бар'єрів – архітектурних, правових, організаційних чи просто забобонів і ворожнечі. Крім того, пропорційне збільшення кількості літніх людей починає розмивати чітке розмежування між особами з інвалідністю та без них.

Особи з інвалідністю повинні мати доступ до туристичних ресурсів, на рівних умовах з іншими, до фізичного середовища, транспорту, інформації та комунікацій в міських районах, а також у сільських та прибережних зонах.

Доступність має бути присутньою у всьому туристичному ланцюжку, зв'язки між усіма місцями, послугами та заходами мають бути добре сплановані та перевірені. Елементи туристичного ланцюжка включають:

1. Управління туристичним напрямком.
2. Туристична інформація та реклама.

3. Міське та архітектурне середовище.
4. Доступні види транспорту та станції.
5. Проживання, харчування.
6. Культурні заходи (музеї, театри, кінотеатри та інші).

Органи управління туристичними напрямками та адміністрації повинні здійснювати стратегію доступного туризму, яка викладає набір принципів і причин, що пояснюють, чому доступність у туризмі необхідна для оцінки послуг і визначення змін, які можуть бути потрібні. Концепція доступного туристичного напрямку регіону, району або району повинна мати необхідні доступні об'єкти, інфраструктуру та транспорт для створення різноманітного, стимулюючого та легко доступного середовища. Слід докласти зусиль, щоб уникнути просування як доступних тих туристичних визначних пам'яток або місць проживання в недоступній зоні без можливостей транспортування або зв'язку з іншими туристичними об'єктами.

Туристична література та інші рекламні матеріали, що використовуються в туризмі, повинні містити чіткі вказівки на доступні послуги та об'єкти, бажано з використанням міжнародних символів, які легко зрозуміти. За можливості, інформація для туристів з інвалідністю повинна бути включена до загальної туристичної інформації.

Туристичні напрями повинні надавати список усіх допоміжних послуг для туристів з інвалідністю. Список цих послуг повинен включати, як правило, засоби для ремонту та заміни протезів і обладнання, ветеринарні клініки для службових собак та постачальників та дистриб'юторів спеціалізованої медичної допомоги.

Види транспорту. Пасажирські транспортні засоби, включаючи приватні транспортні засоби для найму, автобуси та автокари, таксі, поїзди, приміські пороми та круїзні річкові судна повинні бути спроектовані для безпечного, комфортного та рівноправного транспортування людей з інвалідністю або зниженою мобільністю.

Інформація, що надається пасажиром перед або під час поїздки, повинна враховувати потреби людей з сенсорними інвалідностями та має бути доступною у візуальних і акустичних форматах.

Інформація для пасажирів і процедури екстреної евакуації повинні бути надані в альтернативних форматах, включаючи жестову мову та письмовий вигляд.

Станції, пасажирські термінали та суміжні об'єкти. Пасажири з інвалідністю повинні мати легкий доступ до всіх транспортних послуг до і з усіх терміналів, станцій та інших суміжних об'єктів. По можливості, термінали повинні бути на одному рівні або обладнані рампами при зміні рівня. У разі необхідності, положення повинні включати доступні рампи, ліфти або платформні підйомники. Вся інформація, що надається, повинна враховувати потреби людей з сенсорними вадами. Таким чином, інформація повинна бути у візуальних та акустичних форматах. Обидва типи повинні бути доступні громадськості, щоб інформацію можна було сприймати у найкращих умовах, з точки зору фонових шумів, освітлення та контрасту між фігурою і фоном.

Пішохідні переходи повинні бути обладнані світлофорами з звуковими та візуальними сигналами, щоб люди з порушеннями зору або слуху могли безпечно їх перетинати.

Доступ до транспорту повинен бути максимально простим, і допомога повинна бути доступна за потреби. Люди в інвалідних візках, яким доводиться користуватися спеціальними посадочними кріслами (наприклад, для посадки в салон літака), повинні мати можливість робити це якнайближче до транспортного засобу, а інвалідні візки повинні бути оброблені, зберігатися та транспортуватися так, щоб їх можна було повернути цілими відразу після прибуття до місця призначення або транзитного пункту.

Проблема доступності станцій у Хмельницькій області для людей з інвалідністю показана у таблиці 3.2. Адаптовані автостанції тільки у обласному центрі, у інших населених пунктах пристосувань для осіб інвалідністю не організовано. Інформаційний запит автор роботи подавав самостійно в ОДА.

Таблиця 3.2 – Інформація щодо доступності підприємств, які надають автостанційні послуги пасажиром м. Хмельницький

№ з/п	Зміст інформаційного запиту	Відповідь
1.	Загальна кількість підприємств, які надають автостанційні послуги пасажиром, з них:	Автостанції №1, 2, 3, 4 ТОВ «Хмельницьктранс»; автостанція №4 КП по організації роботи міського пасажирського транспорту; автостанція №5 ФОП Броцький А.В.
1.1.	доступні для осіб з інвалідністю та інших маломобільних груп населення, з них мають у наявності:	5
1.2.	облаштовані квиткові каси	5
1.3.	облаштовані громадські вбиральні	5
1.4.	технічні обладнання, конструкції та засоби для забезпечення вільного доступу осіб з інвалідністю та інших маломобільних груп населення, а саме:	Платформи розташовані на одному рівні з приміщенням автостанції
1.4.1.	ліфтів	-
1.4.2.	підймальних платформ	-
1.4.3.	візків для переміщення осіб з інвалідністю	-
1.4.4.	кнопок виклику	5
1.4.5.	групи надання допомоги особам з інвалідністю	-
1.4.6.	інше (зазначити)	Одне віконце для продажу квитків розташоване з пониженням для забезпечення вільного доступу осіб, які користуються кріслом-коляскою
2.	Кількість працівників задіяних до обслуговування осіб з інвалідністю, з них:	15
2.1.	пройшли навчання щодо особливостей надання транспортних послуг для осіб з інвалідністю, у тому числі з порушенням зору, слуху, які користуються кріслом-коляскою	15
2.2.	Назва та місце розташування організації, яка проводила таке навчання	Інструктаж проведено ТОВ «Хмельницьктранс»
3.	Наявність/виконання планів будівництва, реконструкції, капітального ремонту з урахуванням вимог доступності для осіб з інвалідністю та інших маломобільних груп населення	-
4.	Кількість автовокзалів/автостанцій та сума витрачених коштів на здійснення заходів щодо створення належних умов для доступу осіб з інвалідністю та інших маломобільних груп населення до автовокзалів та автостанцій (тис. грн)	-

Робота з облаштування пішохідних переходів у Хмельницькій області для потреб осіб з інвалідністю провадиться краще (таблиця 3.3) [25].

Таблиця 3.3 – Інформація щодо облаштування пішохідних переходів по Хмельницькій області

№ з/п	Найменування	2019 рік	2020 рік	2021 рік та наступні періоди
1.	Всього наземних пішохідних переходів, з них:	1559	1595	1980
1.1.	пристосованих для користування осіб з інвалідністю	595	599	742
2.	Всього підземних пішохідних переходів, з них:	3	3	3
2.1.	пристосованих для користування осіб з інвалідністю, з них:	2	2	2
2.1.1.	облаштовано підйомним пристроєм	0	0	0
3.	Всього надземних пішохідних переходів, з них:	1	1	1
3.1.	пристосованих для користування осіб з інвалідністю, з них:	0	0	0
3.1.1.	облаштовано ліфтом	0	0	0
4.	Всього встановлено (облаштовано) світлофорів спеціальними звуковими пристроями із звуковими сигналами для створення безпечних умов руху для осіб з порушенням зору	151	166	286
5.	Кількість звернень, які надійшли від осіб з порушенням зору та громадських організацій, які опікуються питаннями осіб з інвалідністю, щодо встановлення (облаштування) світлофорів спеціальними звуковими пристроями із звуковими сигналами для створення безпечних умов руху для осіб з порушенням зору	4	4	2
5.1.	Результати розгляду звернень	Встановлено пристрої звукового та мовного супроводу сигналів світлофора	Встановлено пристрої звукового та мовного супроводу сигналів світлофора	Встановлено пристрої звукового та мовного супроводу сигналів світлофора

На головних дорогах по туристичних маршрутах повинні надаватися зупинки на регулярних інтервалах. Вони повинні бути обладнані зручностями та послугами, включаючи туалети та аварійні телефони, доступні для всіх, і, зокрема, для мандрівників з інвалідністю.

Співробітники туристичних об'єктів відіграють важливу роль у зменшенні потенційних недоліків доступу або в усуненні непередбачених труднощів, а навчання з питань обізнаності щодо інвалідності та догляду за клієнтами може мінімізувати бар'єри, з якими стикаються особи з інвалідністю. Персонал туристичних закладів та пов'язаних з ними послуг повинен бути підготовлений до знання, розуміння та задоволення потреб клієнтів з інвалідністю.

Відповідно до Конвенції ООН про права осіб з інвалідністю від 2006 року персонал та кожний контактний працівник повинен отримувати відповідне навчання щодо прав осіб з інвалідністю для забезпечення кращої допомоги та послуг, гарантованих цими правами, для моніторингу та надання необхідних послуг, а також для пояснення функціонування об'єктів, призначених для клієнтів з інвалідністю [37].

Персонал повинен включати співробітників, які знають, як спілкуватися з людьми з сенсорними інвалідностями. Персонал повинен бути навчений з повагою та ефективністю ставитися до людей з інвалідністю, надавати повну інформацію про доступні послуги та зручності, а також сприяти доступу до недоступних послуг. Персонал повинен надавати доступну інформацію для людей з інвалідністю про допоміжні засоби, технічні пристрої та допоміжні технології, включаючи нові технології та інші форми допомоги, допоміжні послуги та об'єкти, доступні в закладі.

Співробітники з питань безпеки та їх аналоги в туристичних закладах і транспортних засобах, що відповідно розміщують та перевозять осіб з інвалідністю, повинні завжди мати список номерів кімнат або купе, зайнятих такими особами, як запобіжний захід у разі надзвичайної ситуації. Персонал

повинен бути навчений евакуювати людей з інвалідністю в надзвичайних ситуаціях.

Інформаційно-просвітницька робота щодо поводження з особами з інвалідністю на транспортній інфраструктурі є необхідною з кількох причин:

1. Підвищення обізнаності та розуміння. Вона допомагає підвищити обізнаність суспільства про потреби та права людей з інвалідністю. Це сприяє формуванню більш інклюзивного суспільства, де всі можуть відчувати себе повноправними членами.

2. Зменшення бар'єрів. Навчання та поширення інформації допомагають зменшити як фізичні, так і психологічні бар'єри, з якими стикаються люди з інвалідністю. Це включає в себе удосконалення транспортних засобів та інфраструктури, щоб вони були більш доступними для всіх.

3. Покращення якості обслуговування. Освітні програми для працівників транспортної сфери забезпечують краще розуміння потреб людей з інвалідністю. Це призводить до більш чуйного і ефективного обслуговування, яке робить подорожі більш комфортними та безпечними.

4. Забезпечення безпеки. Навчання персоналу щодо евакуації людей з інвалідністю в надзвичайних ситуаціях є надзвичайно важливим. Це допомагає забезпечити безпеку та швидку допомогу в разі надзвичайних ситуацій.

5. Відповідність правовим вимогам. Інформаційно-просвітницька робота допомагає забезпечити відповідність транспортної інфраструктури міжнародним та національним нормам і стандартам щодо прав осіб з інвалідністю.

Таким чином, інформаційно-просвітницька робота сприяє створенню більш інклюзивного, безпечного та дружнього середовища для всіх, що є важливим кроком до рівноправності та поваги прав кожної людини. Доступність є одним із ключових аспектів поточного транспортного планування, особливо в залежності від громадського транспорту та об'єктів пішохідного руху. В умовах війни необхідно побудувати суспільство, де кожен громадянин має рівні можливості. Розвиток доступного середовища та

транспортної інфраструктури, надання безбар'єрних послуг та інформації для людей з інвалідністю є ключовими напрямками державної політики відповідно до європейських стандартів.

Таблиця 3.4 – Рекомендовані пропозиції позитивного стратегічного впливу транспортної інфраструктури на розвиток туристичного ринку Хмельницької області

№ з/п	Пропозиція	Назва заходу	Зміст заходу	Очікуваний результат
1.	Розробка мережі зарядних станцій для електромобілів в туристично цікавих напрямках Хмельницької області	Пропозиція співпраці по використанню потужностей приватних сонячних електростанцій у форматі державно-приватного партнерства та побудова енергонезалежних зарядних станцій акумуляторного типу	Забезпечити можливість заряджати електромобіль без страху втрати ходу від міста Хмельницький до півдня області та від Шепетівки до Бакоти	Врівноваження попиту на туристичні подорожі для власників електромобілів, зменшення залежності туристичних подорожей на автомобілі від вартості пального
2.	Інформаційно-просвітницький вплив та врахування принципів безбар'єрності при функціонуванні транспортної інфраструктури	Створення суспільства з рівним доступом для всіх на транспортній інфраструктурі та під час перебування в туристичній поїзді	Продовження адаптації автостанцій та пішохідних переходів в Хмельницькій області для потреб людей з інвалідністю у співпраці з туристичним бізнесом	Підвищення обізнаності та розуміння, зменшення бар'єрів та забезпечення безпеки осіб з інвалідністю, що допоможе забезпечити відповідність транспортної інфраструктури законодавчим нормам щодо прав осіб з інвалідністю

Висновки

Транспортна інфраструктура сприяє ефективній організації економічного простору. Під транспортною інфраструктурою розуміють сукупність галузей і сфер діяльності, завданням яких є переміщення товарів від виробників до споживачів. Транспортну інфраструктуру також можна розглядати як сукупність підприємств, установ та організацій, покликаних обслуговувати процес переміщення людей та товарів. Або ж транспортну інфраструктуру визначають як сукупність технічних засобів і споруд, що забезпечують здійснення транспортного процесу.

Розвиток нових транспортних мереж відкриває можливості для нових туристичних маршрутів, які раніше були недоступні або майже невідомі. Це допомагає розширити географію туризму в країні. Коли транспортна інфраструктура створена, подорожувати країною стає легше і зручніше. Туристи можуть легко дістатися до різних куточків країни, що стимулює їхнє бажання досліджувати нові місця. Високий комфорт під час подорожі є важливим фактором для туристів. Сучасні транспортні засоби, такі як швидкісні залізниці, комфортабельні автобуси та нові автомагістралі, роблять подорожі приємнішими та безпечнішими. Добре розвинена транспортна система допомагає зменшити вплив сезонності на туризм, забезпечуючи доступність туристичних напрямків у будь-яку пору року. Покращена транспортна інфраструктура також сприяє розвитку місцевої економіки, оскільки збільшує потік туристів у сільську місцевість і стимулює розвиток готелів, ресторанів та культурно-розважальних закладів.

Розвиток транспортної інфраструктури безпосередньо впливає на зростання внутрішнього та міжнародного туризму, роблячи їх більш доступними, комфортними та привабливими для туристів. Транспортна інфраструктура є ключовим фактором у підтримці і розвитку міжнародного туризму, забезпечуючи доступність, комфорт і безпеку подорожей, а також сприяючи економічному зростанню та екологічній стійкості.

Ефективна маршрутизація електромобілів передбачає планування зарядних станцій вздовж туристичних маршрутів. Оптимальне розміщення громадських зарядних станцій відіграє важливу роль у забезпеченні зручних та ефективних поїздок. Стратегія розміщення дозволить водіям спонтанно вносити корективи та приймати рішення щодо своєї подорожі та періодичності зарядки. Це також допоможе підтримати збалансований стан мережі на основі різновидових туристичних маршрутів, щоб забезпечити збалансовану та стійку транспортну систему для користувачів електромобілів.

Підвищення обізнаності про ставлення до людей з інвалідністю в транспортній інфраструктурі необхідне з кількох причин. Основна це підвищення обізнаності громадськості про потреби та права людей з інвалідністю, що сприяє створенню більш інклюзивного суспільства, в якому кожен відчуває себе його частиною. Навчання та поширення інформації допомагають зменшити фізичні та психологічні бар'єри, з якими стикаються люди з інвалідністю, що включає вдосконалення транспортних засобів та інфраструктури, щоб зробити їх доступними для всіх. Освітні програми для працівників транспорту покращують розуміння потреб людей з інвалідністю, що призводить до швидшого та ефективнішого надання послуг, що робить подорожі більш комфортними та безпечними. Навчання персоналу тому, як евакуювати людей з інвалідністю в надзвичайних ситуаціях, має вирішальне значення, що допоможе забезпечити безпеку та швидку допомогу в надзвичайних ситуаціях. Адвокація допомагає забезпечити відповідність транспортної інфраструктури міжнародним та національним нормам і стандартам щодо прав людей з інвалідністю, таким як Конвенція ООН про права людей з інвалідністю.

Доступність відіграє важливу роль у туристичних транспортних операціях. Забезпечення того, щоб усі люди, в тому числі люди з інвалідністю та люди похилого віку, могли отримати доступ до транспорту і користуватися ним, є ключовим фактором для розвитку інклюзивного туризму.

Список використаних джерел

1. Державна служба статистики України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua/>.
2. UNWTO Highlights 2023 Edition. – Режим доступу: https://tourlib.net/wto/WTO_highlights_2023.pdf.
3. Демидович Д. Прес-служба Міністерства інфраструктури. – 2022. / Урядовий портал [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.kmu.gov.ua/control/uk/publish/article?art_id=245498314&cat_id=244277222.
4. Іксарова Н. О. Транспортна інфраструктура як компонент економічної безпеки України / Н. О Іксарова // Економічний простір. – 2015. – №36. – С. 55-61.
5. Caraiani, G., Potecea, V., Surdu, D.G., Georgescu, C., (2017), Transporturi si expeditii internationale. Clasic versus electronic, Editura Economica, Bucuresti. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://go.gale.com/ps>.
6. Leiper N. Tourism Management. Pearson Education Australia, 2004. 455 p.
7. Prindeaux, B., (2000), The role of the transport system in destination development, Tourism Management, Volume 21, Issue 1, February. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://go.gale.com/ps>
8. Мазаракі А.А., Ткаченко Т.І., Мельниченко С.В. та ін. Туристські дестинації (теорія, управління, брендинг): монографія. К.: Київ. нац. торг.-екон. університет, 2013. 388 с.
9. Caraiani, G., Georgescu, C., (2012), Transporturi si expeditii internationale, Editura Universitara, Bucuresti. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://go.gale.com/ps>
10. Stanciulescu, G. (2002), Managementul Operatiunilor de turism, Editura All Beck, Bucuresti. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://go.gale.com/ps>

11. Culpan, R. (1987), International tourism model for developing economies, Annals of Tourism Research, Vol. 14. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://go.gale.com/ps>
12. Транспортна галузь. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://tourismnotes.com/tourism-transportation/>
13. Коваль П. Ф. та ін. В'їзний туризм : навчальний посібник. Ніжин : Лук'яненко В.В., 2010. 304 с.
14. Ткаченко Т. І., Соколова К. О. Теоретичні аспекти формування туристичного потенціалу підприємств. Вісник Маріупольського державного університету. Серія «Економіка». 2011. Вип.1. С. 107–112.
15. Шабаліна Н. В., Власов В. С. Еволюція уявлень про туристично-рекреаційний потенціал як основу формування і розвитку туристично-рекреаційних систем. Туризм і рекреація: фундаментальні та прикладні дослідження : зб. праць міжн. наук. конф. Харків, 2008. 399 с.
16. Манн Р. В., Фінагіна О. В. Можливості поширення використання категорії «потенціал» у системі знань державного та регіонального менеджменту. Дні інформаційного суспільства: матер. наук.-практ. конф. за міжнар. уч., Київ, 24–25 квіт. 2012 р. / [упоряд. : Н. В. Грицяк, С. Г. Соловйов]. Київ : ТОВ «Салютіс», 2012. С. 258–260.
17. Муска К. К. Теоретичні підходи до розуміння сутності дефініцій «рекреаційні ресурси» та «рекреаційний потенціал». Глобальні та національні проблеми економіки. 2018. Вип. 21. С. 521–529.
18. Оцінка туристично-рекреаційного потенціалу регіону : монографія / за заг. ред. В. Г. Герасименко. Одеса : ОНЕУ, 2016. 262 с.
19. Kamila Florczak. Energylandia – the best amusement park in Poland. [Електронний ресурс] – Режим доступу: <https://www.readyforboardingblog.com/poland/energylandia-the-best-amusement-park-in-poland.html>.
20. Bre'Anna Grant. Americans are so desperate to travel again. Business Insider. [Електронний ресурс]. – Режим доступу:

<https://www.businessinsider.nl/americans-are-so-desperate-to-travel-again-that-38-of-them-would-give-upsex-for-a-year-just-to-go-on-a-trip-new-survey-shows/>.

21. Григор'єва Л.В. Технологія розробки евакуаційних турів / Збірник праць МАУП. 2022, С. 18-29.

22. The Integral Role of Transport in Tourism Development. [Електронний ресурс] – Режим доступу: <https://thetourism.institute/tourist-transport-operations-road-transport/role-transport-tourism-development/>

23. The Critical Need for Human Resources Planning in the Tourism Sector. [Електронний ресурс] – Режим доступу: <https://thetourism.institute/human-resource-planning-and-development-in-tourism/human-resources-planning-tourism-sector/>.

24. Басюк Д.І. Науково-теоретичні основи формування туристичних DESTINAЦІЙ // Наукові праці Національного університету харчових технологій. – 2014. – Т.20. – №5. – С.50-58.

25. Хмельницька обласна військова адміністрація. Основні завдання. [Електронний ресурс] – Режим доступу: https://www.adm-km.gov.ua/?page_id=8.

26. Положення про Управління інфраструктури. [Електронний ресурс] – Режим доступу: <https://www.adm-km.gov.ua/wp-content/uploads/2022/12/Положення-про-управління.pdf>.

27. В обласній адміністрації обговорили план розвитку області. [Електронний ресурс] – Режим доступу: <https://www.adm-km.gov.ua/?p=146789>.

28. Інформація щодо виконання основних показників місцевих бюджетів області за 2022 рік [Електронний ресурс] – Режим доступу: <https://www.adm-km.gov.ua/?p=119575#-text>.

29. Представлено проєкт обласного бюджету Хмельницької області на 2023 рік. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://www.adm-km.gov.ua/?p=119235>.

30. Велике будівництво. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://khm.depo.ua/ukr/khm/velike-budivnitstvo-2021-shcho-vstigli-za-rik-zrobiti-na-dorogakh-khmelnichchini-202112311408128/>.

31. Велике будівництво на Хмельниччині. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://www.adm-km.gov.ua/?p=92635>.
32. ДАРТ. Мандруй Україною: як триває Велике будівництво та скільки вже доріг вдалось відремонтувати?. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://www.tourism.gov.ua/blog/mandruy-ukrayinoyu-yak-trivaie-velike-budivnictvo-ta-skilki-vzhe-dorig-vdalos-vidremontuvati>.
33. Sayarshad, H.R. Optimization of electric charging infrastructure: integrated model for routing and charging coordination with power-aware operations // *Sustain. Mobil. Transp.* 1, 4 (2024).
34. Tesla supercharger. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://www.tesla.com/supercharger>.
35. European network of transmission system operators for electricity. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://www.entsoe.eu>.
36. Сприйняття людей із інвалідністю в Україні: результати масштабного дослідження. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://www.rfi.fr/uk /202311168F>.
37. UNWTO Recommendations on Accessible Tourism for All. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://www.unwto.org/archive/global /public ation/unwto-recommendations-accessible-tourism-all>.