

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
ОДЕСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ ЕКОНОМІЧНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
Кафедра туристичного та готельно-ресторанного бізнесу

Допущено до захисту
завідувачка кафедри
к.е.н., доцент Давиденко І.В.
“___” травня 2025 року

КВАЛІФІКАЦІЙНА РОБОТА
на здобуття освітнього ступеня бакалавра
зі спеціальності 242 «Туризм і рекреація»
за освітньою програмою «Економіка та організація туристичної діяльності»

на тему:
**« РОЗРОБКА ЗАХОДІВ ВІДНОВЛЕННЯ ТУРИСТИЧНОЇ МОБІЛЬНОСТІ У
ТУРИСТИЧНИХ РЕГІОНАХ УКРАЇНИ »**

Виконавець:
студентка ЦЗФН
Попович Вікторія Дмитрівна _____

/підпис/

Науковий керівник:
кандидат економічних наук, доцент
Давиденко Ірина Володимирівна _____

/підпис/

ОДЕСА – 2025

АНОТАЦІЯ

Попович В.Д. «Розробка заходів відновлення туристичної мобільності у туристичних регіонах України»

Кваліфікаційна робота на здобуття освітнього ступеня бакалавра зі спеціальності 242 «Туризм і рекреація» за освітньою програмою «Економіка та організація туристичної діяльності» – Одеський національний економічний університет. – Одеса, 2025.

Кваліфікаційна робота складається із вступу, трьох розділів, висновків, списку використаних джерел.

Об'єкт дослідження – процес здійснення туристичної діяльності в регіонах України.

Предметом дослідження сукупність теоретичних і практичних аспектів розробки заходів щодо відновлення туристичної мобільності в Україні.

Метою роботи є розробка заходів для відновлення туристичної мобільності в туристичних регіонах України.

У роботі проаналізовано стан туристичної мобільності в регіонах України на сьогоднішній день, досліджено вплив соціально-економічних факторів та туристичні потоки, проведено порівняльний аналіз туристичної мобільності в Україні та країнах Європи.

За результатами дослідження розроблено пропозиції щодо використання міжнародного досвіду задля відновлення туристичної мобільності у післявоєнний період, обґрунтовано стратегію відновлення туристичної мобільності в Україні у післявоєнний період, розроблено туристичний продукт для туризму пам'яті.

Ключові слова: туризм, туристична мобільність, туристичні потоки, післявоєнне відновлення.

ANNOTATION

Popovych V.D. «Development of measures to restore tourist mobility in tourist regions of Ukraine»

Qualifying work on obtaining a bachelor's degree in the specialty 242 «Tourism and recreation» for the educational program «Economics and organization of tourism activity». – Odessa National Economics University. – Odessa, 2025.

The qualifying work consists of an introduction, three chapters, conclusions, and a list of sources used.

The object of the research is the process of implementing tourism activities in the regions of Ukraine.

The subject of the research is a set of theoretical and practical aspects of developing measures to restore tourist mobility in Ukraine.

The aim is to develop measures to restore tourist mobility in the tourist regions of Ukraine.

The work analyzes the current state of tourist mobility in the regions of Ukraine, examines the impact of socio-economic factors and tourist flows, and conducts a comparative analysis of tourist mobility in Ukraine and European countries.

Based on the results of the study, proposals for the use of international experience to restore tourist mobility in the post-war period have been developed, a strategy for restoring tourist mobility in Ukraine in the post-war period has been substantiated, and a tourist product for memory tourism has been developed.

Keywords: tourism, tourist mobility, tourist flows, post-war restoration.

ЗМІСТ

ВСТУП.....	3
РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИЧНІ ОСНОВИ ЗДІЙСНЕННЯ ТУРИСТИЧНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ В РЕГІОНАХ УКРАЇНИ.....	6
1.1 Організаційно-правові аспекти здійснення туристичної діяльності в Україні.....	6
1.2 Поняття та сутність туристичної мобільності.....	10
1.3 Особливості туристичної мобільності в Україні.....	15
РОЗДІЛ 2. АНАЛІЗ СУЧАСНОГО СТАНУ ТУРИСТИЧНОЇ МОБІЛЬНОСТІ В РЕГІОНАХ УКРАЇНИ.....	22
2.1 Дослідження туристичних потоків в регіонах України.....	22
2.2 Визначення впливу соціально економічних та політичних факторів на туристичну мобільність.....	28
2.3 Порівняльний аналіз туристичної мобільності в Україні та країнах Європи.....	38
РОЗДІЛ 3. РОЗРОБКА ЗАХОДІВ ДЛЯ ВІДНОВЛЕННЯ ТУРИСТИЧНОЇ МОБІЛЬНОСТІ В РЕГІОНАХ УКРАЇНИ.....	51
3.1 Пропозиції щодо використання існуючого досвіду країн по відновленню туристичної мобільності у післявоєнний період.....	51
3.2 Обґрунтування стратегії відновлення туристичної мобільності в Україні у післявоєнний період.....	55
3.3 Розробка туристичного продукту туризму пам'яті.....	59
ВИСНОВКИ.....	63
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ.....	67

ВСТУП

Актуальність теми зумовлена тим, що відновлення туристичної мобільності в регіонах України є важливою фактором задля економічного зростання, розвитку інфраструктури та покращення іміджу країни на міжнародній арені. Туристична мобільність сприяє поживленню внутрішнього і в'їзного туризму, розвитку малого та середнього бізнесу, створенню нових робочих місць і підвищенню рівня життя населення. В сучасних умовах глобальних викликів, обумовлених економічними кризами та військовими діями гострої потреби набуває впровадження комплексних заходів, які будуть спрямовані на заохочення туристів до подорожей, покращення транспортної доступності, вдосконалення туристичної інфраструктури, а також підвищення рівня якості туристичних послуг.

Проведений аналіз літературних джерел свідчить, що більшість вітчизняних дослідників розглядають загальні аспекти розвитку туристичної галузі та її роль економіці країни. Проте досліджень, які були присвячені саме розробці заходів відновлення туристичної мобільності в туристичних регіонах України, поки що не так багато. Серед учених, які приділяли увагу питанням розвитку туризму, туристичної інфраструктури та управління туристичними потоками, варто відзначити роботи таких авторів, як: С.І Грищенко [15], П.Р. Іванов [19], В.Я Васильчишин [21], А.І. Сидоренко [23], О.В Кириченко [38], Д.М Зінов'єв [39] .

Не достатня опрацьованість питань, що стосуються розробки та впровадження заходів задля відновлення туристичної мобільності в туристичних регіонах України, актуальність проблеми, яка обумовлюється сучасними викликами та важливістю у пошуку дієвих рішень, які будуть спрямовані на її відновлення робить тему кваліфікаційної роботи досить актуальною.

Метою написання роботи є розробка заходів для відновлення туристичної мобільності в туристичних регіонах України.

У зв'язку з поставленою метою основні **завдання дослідження**:

- проаналізувати організаційно-правові аспекти здійснення туристичної діяльності в Україні;

- визначити поняття та сутність туристичної мобільності;
- дослідити особливості туристичної мобільності в Україні;
- провести дослідження туристичних потоків в Україні;
- визначити вплив соціально економічних факторів на туристичну мобільність;
- провести порівняльний аналіз туристичної мобільності в Україні та країнах Європи;
- розробити пропозиції щодо використання існуючого досвіду країн по відновленню туристичної мобільності у післявоєнний період;
- обґрунтувати стратегію відновлення туристичної мобільності в Україні у післявоєнний період;
- розробити туристичний продукт для туризму пам'яті.

Об'єктом дослідження є процес здійснення туристичної діяльності в регіонах України.

Предметом дослідження є сукупність теоретичних і практичних аспектів розробки заходів щодо відновлення туристичної мобільності в Україні.

Методи дослідження. З метою досягнення мети та розв'язання визначених завдань кваліфікаційної роботи використано такі загальнонаукові методи дослідження: узагальнення та систематизації (для визначення сутності поняття «туристична мобільність»); економіко-статистичні методи (для дослідження туристичних потоків у регіонах України); графічні й табличні методи (для наочного зображення статистичного матеріалу, візуалізації теоретичних та практичних положень); порівняльний аналіз (при вивченні міжнародного досвіду відновлення туристичної мобільності).

Інформаційна база дослідження. Інформаційною базою дослідження є законодавчі та нормативно-правові акти, фахова література, статистична звітність щодо кількості внутрішніх та в'їзних туристів, показників рівня інфляції, звіти міжнародних туристичних організацій, матеріали туристичних форумів.

Структура і обсяг роботи. Кваліфікаційна робота складається зі вступу, трьох розділів, висновків, списку використаних джерел (39 найменувань). Загальний обсяг кваліфікаційної роботи становить 64 сторінки комп'ютерного тексту. Основний зміст

викладено на 59 сторінках. Робота містить 8 таблиць, 21 рисунки.

Окремі результати кваліфікаційної роботи містяться в матеріалах конференції здобувачів вищої освіти:

Попович В.Д. Вплив соціально-економічних факторів на туристичну мобільність в Україні. *Туристичний та готельно-ресторанний бізнес: світовий досвід та перспективи розвитку для України: матеріали V Міжнародної науково-практичної конференції здобувачів вищої освіти* (м. Одеса, 9 квітня 2025 р.). Одеса: ОНЕУ, 2025. С. 191 – 195.

РОЗДІЛ I. ТЕОРЕТИЧНІ ОСНОВИ ЗДІЙСНЕННЯ ТУРИСТИЧНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ В РЕГІОНАХ УКРАЇНИ

1.1. Організаційно-правові аспекти здійснення туристичної діяльності

Чинне національне законодавство визначає загальні правові, організаційні, освітні та соціально-економічні засади державної політики в галузі туризму, комплексно регулює туристичну діяльність в Україні, створює умови для сприяння діловій активності суб'єктів туристичної діяльності та забезпечує оптимальний рівень державного регулювання в процесі розвитку внутрішнього туризму. Головним документом є Закон України "Про туризм" № 324/95-ВР від 15.09.1995 р. [1]. Зокрема, Закон створив правову основу для розробки галузевих нормативно-правових актів та методичних документів, що регулюють окремі аспекти туристичної діяльності.

Крім цього закону, регулювання туристичної діяльності здійснюється такими нормативно-правовими актами, як Господарський кодекс України, який встановлює основи підприємницької діяльності, в тому числі у сфері туризму, Цивільний кодекс України, що регламентує договірні відносини у сфері надання туристичних послуг, Закон України "Про ліцензування видів господарської діяльності", що визначає порядок ліцензування туристичних операторів, та Закон України "Про захист прав споживачів", який гарантує туристам право на якісні послуги та механізми їх захисту у разі порушень.

Державне регулювання туристичної діяльності в Україні здійснюється різними органами влади, серед яких Кабінет Міністрів України, а саме Міністерство інфраструктури України, що визначає державну політику у сфері туризму та затверджує програми розвитку галузі, Державне агентство розвитку туризму України, яке відповідає за реалізацію державної політики у сфері туризму, ліцензування туроператорів та контроль за якістю послуг, Міністерство культури та інформаційної політики України, що займається розвитком культурного туризму, охороною історичних пам'яток та об'єктів туристичного інтересу, а також Антимонопольний

комітет України, який контролює дотримання конкуренції на туристичному ринку та захист прав споживачів.

Про визнання важливості туризму та його впливу на розвиток національного життя свідчать наступні укази Президента України від 02.03.2001 р. "Про підтримку розвитку туризму в Україні" та від 14.12.2001 р. "Про заходи щодо забезпечення реалізації державної політики у сфері туризму", постанови Кабінету Міністрів України "Про затвердження заходів щодо розвитку іноземного і внутрішнього туризму" від 27.06.2003 р. № 390-р, Розпорядження Кабінету міністрів України "Про схвалення Стратегії розвитку туризму та курортів на період до 2026 р." та інші [2; 3; 4].

Згідно Закону України «Про туризм» туризмом називають тимчасовий виїзд людини з місця постійного проживання в оздоровчих, пізнавальних або професійно-ділових цілях без зайняття оплачуваною діяльністю [1].

Відповідно до законодавства, туристична діяльність здійснюється такими суб'єктами, як туристичні оператори (туроператори) та туристичні агенти (турагенти). Відповідно до статті 5 Закону України "Про туризм" в новій редакції туристичним оператором є "юридична особа, створена згідно із законодавством України, для яких виключною діяльністю є організація та забезпечення створення туристичного продукту, реалізація та надання туристичних послуг, а також посередницька діяльність із надання характерних та супутніх послуг і які в установленому порядку отримали ліцензію та туроператорську діяльність" [1]. Туроператори можуть займатися і турагентською діяльністю без отримання ліцензії на турагентську діяльність.

Туристичними агентами є "юридичні особи, створені згідно із законодавством України, а також фізичні особи - суб'єкти підприємницької діяльності, які здійснюють посередницьку діяльність з реалізації туристичного продукту туроператорів та туристичних послуг інших суб'єктів туристичної діяльності, а також посередницьку діяльність щодо реалізації характерних та супутніх послуг і які в установленому законодавством порядку отримали ліцензію на турагентську діяльність" [1].

Туризм відіграє важливу роль у функціонуванні туристичного ринку України. Туроператори створюють туристичні продукти, організовують подорожі, бронюють готелі та транспорт, надають страхові та інші супутні послуги. Туристичні агентства виступають посередниками між туроператорами та споживачами, продаючи готові туристичні пакети та надаючи консультаційні послуги. Готельні комплекси, бази відпочинку, транспортні компанії, страхові компанії та туристичні агентства формують інфраструктуру туристичної галузі та гарантують комфорт і безпеку туристів.

Розглядаючи питання правового регулювання туристичної діяльності, слід зазначити, що в новій редакції Закону України «Про туризм» туризм організовується у двох формах: внутрішній туризм та міжнародний туризм.

Внутрішнім туризмом є подорожі в межах території України громадян України та осіб, які постійно проживають на її території.

Закон не дає визначення міжнародного туризму, але поділяє його організаційні форми на в'їзний та виїзний. В'їзний туризм - це подорожі в межах України осіб, які постійно не проживають на території України, а виїзний туризм - це подорожі в інші країни громадян України та осіб, які постійно проживають на території України [1]. Виходячи з цих визначень, ми пропонуємо називати подорожі туристів до країн, відмінних від країни їхнього постійного проживання, міжнародним туризмом.

Схематична класифікація організаційних форм туризму відповідно до нової редакції Закону України «Про туризм» показана на рисунку 1.1.

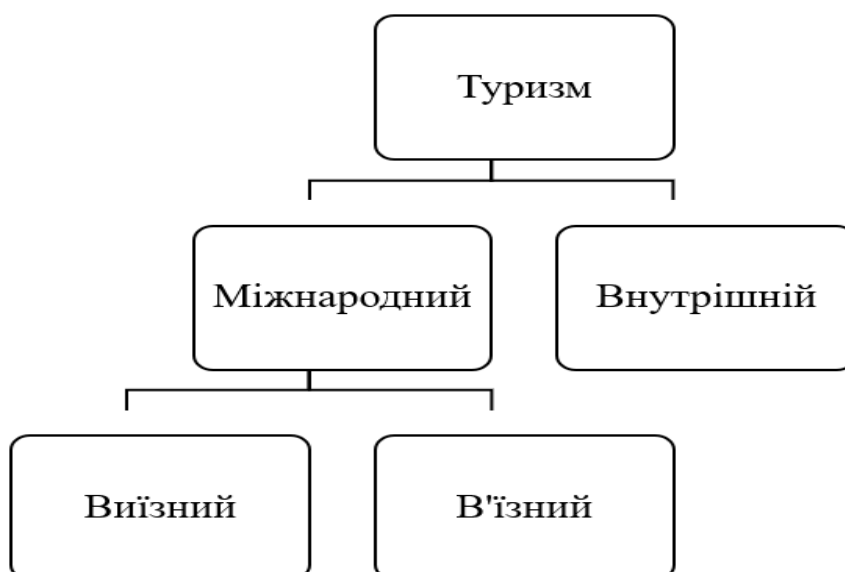


Рис. 1.1. Класифікація організаційних форм туризму відповідно до Закону України «Про туризм»

Джерело: [1]

Залежно від категорії осіб, які здійснюють туристичні поїздки (подорожі, відвідування), їхньої мети, об'єктів, які вони використовують або відвідують, та інших характеристик, туризм можна поділити на такі види: дитячий; молодіжний; сімейний; для осіб похилого віку; для інвалідів; культурно-пізнавальний; лікувально-оздоровчий; спортивний; релігійний; екологічний (зелений); сільський; підводний; гірський; пригодницький; мисливський; автомобільний; самодіяльний тощо.

Особливості щодо здійснення окремих видів туризму встановлюються окремими нормативно-правовими актами.

Багато хто розглядає туризм як сектор економіки, тоді як інші вважають його міжгалузевим комплексом або ринком, де туристичні оператори створюють туристичні продукти з продуктів різних секторів. Туристичним продуктом є комплекс туристичних послуг, необхідних для задоволення потреб туриста під час його подорожі [1]. Туристичні послуги включають в себе: послуги розміщення, харчування, транспортного, інформаційно-рекламного обслуговування, а також

послуги закладів культури, спорту, побуту, розваг тощо, спрямовані на задоволення потреб туристів [1].

Супутніми туристичними послугами та товарами є послуги та продукти, призначені для задоволення потреб споживачів, пропозиції або виробництво яких несуттєво скоротилося б, якби вони не реалізовувались туристам.

Характерними туристичними послугами та товарами називають послуги та товари призначені для задоволення потреб споживачів, надання або виробництво, яких значно скоротилось без їх реалізації туристам.

Туристичні послуги надаються туристам за допомогою суб'єктів туристичної діяльності, а саме: підприємствами, установами, організаціями незалежно від форм власності, фізичними особами, які зареєстровані у встановленому законом порядку та отримали ліцензію на здійснення діяльності, пов'язаної з наданням туристичних послуг.

Тому визначення туризму не включає моменти отримання прибутку під час туристичної подорожі. Отже, туризм - це загальна форма відпочинку, розваг, дослідження землі та навколишнього середовища, а також ознайомлення з історією, культурою та традиціями певної країни.

1.2. Поняття та сутність туристичної мобільності

Туристична мобільність є важливим явищем суспільного економічного життя, цінним відображенням суспільного розвитку та глобальних тенденцій у сфері подорожей. Також займає важливу роль у сучасному туризмі, яка впливає на планування туристичних маршрутів, розвиток туристичних послуг та управління DESTINACIAMI. Це поняття охоплює різні аспекти, наприклад, такі, як маршрути туристичних подорожей, поведінка туристів, частота здійснення подорожей та вплив на соціальні та економічні структури.

Незважаючи на достатньо велику кількість літератури, поняття туристичної мобільності досі не отримало повного обґрунтування та конкретного

термінологічного визначення. Однак, слід зазначити, що введення цього поняття у науковий обіг обумовлено тим, що соціологія туризму стала базою для створення соціологічної теорії, яку називають загальною теорією мобільності. Перша соціологічна книга, де туризм розглядається в теорії мобільності, як одна зі складових мобільного способу життя людини була опублікована у 2000 році, автором якої є соціолог та один із засновників загальної теорії мобільності Джон Уррі. Автор аналізував теорію мобільності, як вертикальне та горизонтальне переміщення людей у соціальному просторі. Наразі цю теорію називають «старою», адже з'явилися нові припущення щодо поняття «соціальна мобільність» [5].

Згідно з, так званою, «новою» теорією, соціальну мобільність розглядають, як будь-який рух в суспільстві, пов'язаний з будь якою соціальною метою та інтересами, основними з яких, є переміщення людей у географічному або фізичному просторах.

Як було вище зазначено, що на даний момент поняття «туристична мобільність» не сформовано. Однак у своїх документах Всесвітня туристична організація розглядає туристичну мобільність, як явище, яке охоплює загальну мобільність населення, включаючи різну мету подорожей [6].

На сьогоднішній день туризм став невід'ємною частиною економіки більшості країн світу, тому вивчення чинників, які впливають на туристичну мобільність дає змогу зрозуміти мотиви подорожуючих та перешкоди, з якими вони можуть зіштовхнутись. Основні чинники впливу показано на рисунку 1.2.

Економічні чинники визначають фінансову спроможність населення подорожувати. Рівень доходів населення на пряму впливає на частоту подорожей. Для людей з високим рівнем доходу доступна більш широка географія подорожей та комфортніші умови проживання. За дослідженнями О. Дацюк, країни, населення яких мають високий рівень доходу здійснюють значну кількість міжнародних туристичних подорожей. Також велику роль відіграє доступність туристичних послуг, а саме доступні ціни на транспорт, засоби розміщення та харчування. Доступні ціни на транспорт та засоби розміщення значною мірою впливають на частоту подорожей людей із середнім рівнем доходу.

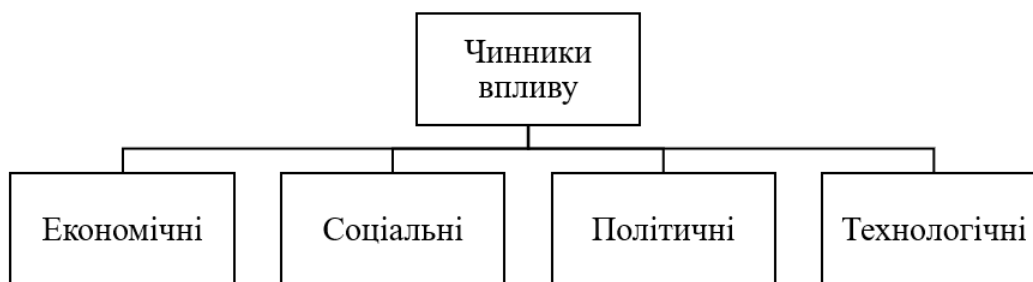


Рис. 1.2. Основні чинники впливу на туристичну мобільність

Джерело: [5]

Культура подорожей, спосіб життя, рівень урбанізації, рівень освіти та наявність вільного часу, саме ці соціальні чинники впливають на бажання людей подорожувати. Люди, які проживають у містах мають більше можливостей щодо подорожей, ніж жителі сільської місцевості. Це відбувається через те, що містяни мають більший рівень доходів та більше можливостей щодо відпочинку. Також відомо, що молодь та освічені люди частіше здійснюють міжнародні подорожі, адже вони відкриті до пізнання нового, вивчення нових культур та можуть спланувати свої подорожі самостійно. До наявності вільного часу відноситься тривалість відпустки та графік роботи, які прямо впливають на частоту та тривалість подорожей.

Доступність країни для іноземних відвідувачів визначає політична ситуація та рівень безпеки в країні. Політична стабільність та високий рівень безпеки є чи не основним критерієм при виборі напряму для потенційної подорожі, адже не багатьох людей заохочують країни, на території яких відбуваються бойові дії або країни з високим рівнем злочинності [7]. Також велику роль відіграє наявність візового режиму, який має сильний вплив на туристичний потік. Натомість, країни, які спрощують правила в'їзду або скасовують візовий режим, стають більш привабливими для іноземних туристів.

Технологічні інновації значно полегшують планування та організацію подорожей, що сприяє збільшення туристичних потоків. Розробка та впровадження мобільних додатків у сфері туризму значно полегшило процедуру бронювання готелів, апартаментів, купівлю квитків на різні види транспорту та навіть на різноманітні заходи. Завдяки інтернету туристи з легкістю можуть знайти всю необхідну інформацію про майбутню відвідувану країну, правила в'їзду, визначні місця, івенти та правила поведінки під час знаходження в цій країні. Сучасні навігаційні сервіси допомагають мандрівникам заздалегідь спланувати свій маршрут та підібрати більш зручний транспорт для пересування містом або країною [8].

Розвиток туристичної мобільності грає важливу роль у зростанні економіки, налагодженні міжнародного співробітництва та свідомості населення щодо інших культур. Стабілізація політичного стану в деяких країнах та розвиток технологій у майбутньому сприятимуть стрімкому розвитку туристичної мобільності серед населення.

Туристична мобільність має великий вплив на економіку країни, вона сприяє розвитку транспортної інфраструктури та залучення нових інвестицій. Відіграє важливу роль у розвитку туристичного бізнесу, яке веде за собою появу нових робочих місць. Також впливає на культурний обмін населення різних держав, який сприяє на міжнародну співпрацю та культурну інтеграцію.

Згідно з дослідженням OECD (Organization for Economic Co-operation and Development), країни які мають високий рівень туристичної мобільності мають достатньо стійку економіку та розвинену туристичну інфраструктуру. До прикладу країни Європейського Союзу, які мають сприятливу політичну ситуацію та спрощену систему пересування між державами мають високий рівень мобільності населення та активний розвиток внутрішнього туризму. У той самий час країни, які мають складний візовий режим та проблеми з транспортними засобами мають труднощі у залученні туристів [9].

Для більш кращого усвідомлення специфіки туристичних переміщень варто проаналізувати ключові типи туристичної мобільності, які наведені на рисунку 1.3.



Рис. 1.3. Види туристичної мобільності

Джерело: [10]

Типи туристичної мобільності можна класифікувати за декількома критеріями. Перший залежить від географічного охоплення і поділяється на міжнародну та внутрішню мобільність. Міжнародна стосується переміщення за кордон, а внутрішня стосується подорожей у межах країни. Другий критерій стосується частоти поїздок та поділяється на регулярну та епізодичну. Регулярна мобільність розуміє під собою подорожі, які здійснюються декілька разів на рік, а епізодична передбачає рідкісні поїздки. Також туристична мобільність поділяється за метою подорожей, основною метою є рекреаційна, оздоровча, ділова та культурна. Також слід зазначити, що мобільність буває як добровільною, так і вимушеною. До добровільної відносяться подорожі, які здійснюються за власним бажанням людини, а до вимушеної відносяться необхідність переміщення через стихійні лиха, зміну проживання або складну політичну ситуацію в країні [10].

Види туристичної мобільності дозволяють зрозуміти наскільки різними бувають причини та особливості пересування туристів. Вивчення та розуміння цих видів дозволяє прогнозувати майбутні зміни у сфері туризму та аналізувати її тенденції.

1.3. Особливості туристичної мобільності в Україні

Туристична мобільність в Україні є важливим показником соціально-економічного розвитку країни, який відображає здатність населення країни пересуватись як в межах країни, так і по за її межами. Задля розуміння особливості мобільності в Україні потрібно проаналізувати історичні етапи розвитку туризму та вплив соціально-економічних та політичних факторів, які впливали на її формування та зараз впливають на трансформацію.

Історія туризму в Україні розпочинається ще з часів Київської Русі. У середньовіччі було розповсюджено паломництво до святих місць, таких як Києво-Печерська лавра, що і стало зародженням перших форм туристичної мобільності.

У другій половині XVIII ст. в Україні почався швидкий розвиток курортів. Здійснювалося будівництво транспортних шляхів водолікарень, готелів, будинків для приїжджих, відбувалася комерціалізація курортної справи, тривали дослідження й пошуки нових родовищ. На початку XIX ст. було офіційно відкрито такі курорти як Немирів, Трускавець, Одеські грязеві курорти, Саки, Слов'янськ, Приморський та ін. Найпопулярнішими з яких були курорти в Одесі та Криму, завдяки вигідному географічному положенню та природним ресурсам. В цей же період розвивалися санаторно-курортні райони на заході країни, які згодом набули європейського значення.

На кінець XIX ст. припадає створення перших туристичних бюро, що займалися організацією туризму: в 1896 р. у Ялті, відтак у Галичині; освоєння рекреаційно-туристичних місцевостей Яремчі, Ворохти, Криворівні та ін. Починає розвиватися лижний туризм. У 20-х роках почали функціонувати перші будинки відпочинку - спочатку на Донбасі, а згодом і в інших регіонах України. Згодом було відкрито санаторії в Миргороді, Слов'янську, курорти Лермонтовський, Ворзель, Березовські мінеральні води та ін.

Значний внесок у розвиток туризму в Західній Україні в 1924-1939 рр. зробило краєзнавчо-туристичне товариство "Плай", яке розробляло туристичні маршрути, організовувало екскурсії, мало свої турбази, розвивало видавничу

діяльність. Особливою популярністю у цей час користувався гірськолижний туризм. У 30-х роках створено Карпатський лещетарський клуб, функціями якого була організація, забезпечення, надання відповідної допомоги гірськолижникам. Найбільшими туристичними центрами того часу стали Київ, Одеса, Крим, Чернігів, Кам'янець-Подільський, Харків, Запоріжжя. Почали функціонувати туристичні круїзи по Дніпру і Чорному морю.

Під час Другої світової війни курорти і санаторії було частково або повністю знищено, пограбовано, особливо у Східній частині України. Курорти Західної України постраждали менше, більшість із них продовжували функціонувати. У повоєнний період, до початку 50-х, фактично було завершено відбудову курортів України. Почалося широкомасштабне будівництво нових курортів у Закарпатті.

Розвиток туризму в Україні припадає на 50-ті роки. Міжнародний туризм був розвинутий слабо. Лише невелика частина громадян України могла відвідувати зарубіжні країни, що було пов'язано зі значними бюрократичними перешкодами, невеликим відсотком відносно багатих людей та існуванням значної кількості населення, віднесеної до категорії "невїзних". Багато міст і територій в Україні були заборонені для в'їзду іноземних туристів. Основними центрами міжнародного туризму були Київ, Одеса, Львів, Південний берег Криму й деякі інші міста, що обмежувало його розширення. У 60-х - першій половині 80-х років рекреаційно-туристичне обслуговування стає в Україні масовим: значно зросла кількість баз відпочинку, туристичних закладів, оздоровчих таборів для дітей, розширилася географія подорожей та екскурсій. Постала потреба у створенні міцної матеріально-технічної бази туризму. З 1970 по 1980 роки туристична мережа збільшилася вдвічі, а середньорічний темп приросту - до 2 тис. місць. Загальна місткість туристичних підприємств в Україні у 1983 р. становила 62,9 тис. місць, спостерігалася стійка тенденція використання орендної бази для проживання туристів і рекреантів, у 1980 р. орендний фонд становив 43,6%. У 60-80-х роках у структурі туристичних послуг було акцентовано на екскурсійному обслуговуванні, організації планових маршрутів. Так, у 1985 р. участь в екскурсіях брали 43,5 млн. осіб, а тематика екскурсій

перевищувала 4,2 тис. найменувань. Туристично-рекреаційні організації України надавали послуг населенню на суму до 368 млн. крб., обслуговуючи 6 млн. туристів.

Після здобуття незалежності сфера туризму в Україні зазнала значних змін. У незалежній Україні рекреаційно-туристичне господарство контролює Державний комітет молодіжної політики і туризму України. Функціонує понад 1800 фірм та організацій внутрішнього і міжнародного туризму. З прийняттям Закону України "Про туризм" закладено основи нормативно-правової бази туристичної галузі. Україна починає брати участь у міжнародних виставках і заявляє про себе як про самостійного партнера на ринку туризму, де укладає 300 контрактів здебільшого на прийом туристів. Не зважаючи на стрімкий та успішний розвиток туризму у період з 1991 по 1995 роки, через неповне використання туристичних ресурсів, Україна зазнає значних проблем. Це спричинено відсутністю коштів на проведення маркетингу туризму в Україні, необхідністю отримання візи для в'їзду в Україну, що викликає негативне ставлення в потенційних туристів та низький рівень сервісу за достатньо високу ціну. Проте починаючи з 2000-х років туристична галузь починає відновлюватись. Зростання рівня життя відкриття кордонів сприяло розвитку як внутрішнього, так і міжнародного туризму [11].

На туристичну мобільність в Україні мають значний вплив соціально-економічні фактори. Основні з них наведено на рисунку 1.4.



Рис.1.4. Соціально-економічні чинники впливу

Джерело: [12]

Від рівня доходів населення залежить доступність туристичних подорожей. Існує чіткий зв'язок між тенденцією розвитку туризму, загальним економічним розвитком та особистими доходами громадян. Під час економічних криз кількість подорожей відчутно зменшується, тоді як під час зростання доходів та стабілізації становища значно збільшується. Таку тенденцію можна спостерігати в Україні під час економічної кризи у 2008 році, коли кількість туристичних поїздок різко впала, а зростання економіки у 2010-х роках призвело до розвитку виїзного туризму.

Розвинена транспортна та туристична інфраструктура підвищує привабливість регіонів для відвідувань. Про це свідчить приклад із 2017 року, коли запуск лоукост-авіарейсів Ryanair та Wizz Air сприяло підвищенню міжнародної туристичної мобільності українців. В наслідок повномасштабного вторгнення, окрім закриття повітряного простору для цивільних авіаперевезень, в Україні пошкоджено 15 з 20 аеропортів. Це значно ускладнило туристичну мобільність, змусивши населення країни та її відвідувачів використовувати наземний транспорт для пересування в межах країни та виїзду за кордон.

Не дивлячись на закриття повітряного простору, в Україні активно почав розвиватися внутрішній туризм. Найбільшу частину споживачів внутрішнього туризму займає населення, віком від 20 до 30 років. Ця вікова група надає перевагу подорожам до західної частини України, а саме Карпат, різноманітні тури до Львову та області, екотуризму у Поліссі.

Також велику роль відграє рівень освіти, адже зростання рівня освіти збільшує потяг людини до знань, зацікавленість іншою культурою викликає бажання подорожувати та отримувати нові враження.

Політичні фактори також мають чи не малий вплив на туристичну мобільність. Основні політичні чинники впливу показано на рисунку 1.5.



Рис. 1.5. Політичні фактори впливу

Джерело: [12]

Починаючи з 2014 року події в Україні мають не сприятливий вплив на туристичну мобільність. Анексія Криму, війна на Сході та повномасштабне вторгнення вплинули не тільки на внутрішній туризм, а й на міжнародний. Втрата популярних курортних територій та зниження рівня безпеки призвели до перенаправлення туристичних потоків. На сьогоднішній день популярним туристичним напрямком не тільки для населення України, а й для міжнародних туристів є Карпати.

На туристичну привабливість країни також впливає наявність візового режиму. Країни з відсутністю візового режиму, а зі спрощеною процедурою її отримання стають більш привабливими для іноземних туристів. Після підписання угоди про безвізовий режим України з Європейським Союзом у 2017 році, значно збільшилась кількість подорожей серед українців. Ця угода стала потужним стимулом зростання туристичної мобільності.

Не малим фактором впливу на туристичну мобільність в країні є державна політика щодо підтримки туризму. Інвестиції в інфраструктуру, розробка та реалізація державних програм щодо розвитку туризму сприяють зростанню туристичної мобільності. Попри військові дії на території України, уряди інших країн проявляють зацікавленість у співпраці з Україною. Європейський Союз пропонує

проекти з подальшою фінансовою підтримкою щодо відновлення туристичної інфраструктури в Карпатах та Чорноморському регіоні. Це допомагає у залученні іноземних інвестицій та розвитку міжнародних туристичних маршрутів.

Туристична мобільність в Україні бере свій початок ще з давніх часів та має історичні передумови її розвитку. Вона постійно змінюється під впливом різних факторів, особливо політичних. Сучасний стан туристичної мобільності має як позитивні сторони, так і негативні. З одного боку почав активно розвиватися внутрішній туризм, а з іншого нестабільна політична ситуація в країні створюють перешкоди для більшого розвитку у туристичній галузі. У подальшому Україна має перспективи щодо розвитку не тільки внутрішнього, а й міжнародного туризму. Вони пов'язані з відновленням та вдосконаленням транспортної інфраструктури, підвищенням рівня безпеки та співпраці з міжнародними партнерами.

Висновки до розділу I

1. Туристична діяльність в Україні є важливою складовою соціально-економічного розвитку країни, яка регулюється чинним законодавством. Головним документом є Закон України «Про туризм», який визначає організаційні та правові засади здійснення туристичної діяльності. Окрім цього закону є й інші законодавчі акти, які відіграють важливу роль у регулюванні ліцензування, договірних відносинах та захисту прав споживачів. Також регулювання здійснюється органами влади, основними з яких є Кабінет Міністрів України та Державне агентство розвитку туризму. Вони забезпечують контроль за якістю туристичних послуг, розвиток туристичної інфраструктури та підтримку національного туристичного продукту. Незважаючи на наявність правового регулювання у галузі туризм, законодавча база потребує вдосконалення. Необхідне спрощення процедур для ведення туристичного бізнесу та розвиток правових механізмів, спрямованих на підтримку внутрішнього та міжнародного туризму.

2. Туристична мобільність є важливою частиною у розвитку сучасного туризму, що впливає на міжнародну співпрацю, економічні та соціальні процеси. Вона

залежить від економічних, соціальних, політичних та технологічних факторів, які в свою чергу визначають частоту, мету та доступність подорожей. Детальне вивчення впливу цих факторів дозволить прогнозувати зміни щодо туристичних потоків та адаптувати туристичні послуги до змін.

3. Туристична мобільність в Україні бере свій початок ще за часів Київської Русі та формується під впливом соціально-економічних та політичних факторів. Ключову роль у формуванні мобільності відігравали курорти, створення туристичних бюро та розвиток транспортних сполучень. В певний період туристична мобільність почала стрімко розвиватись під впливом інтеграції та безвізового режиму з Європейським Союзом, але певні соціально-політичні процеси значно вплинули на туристичні потоки, що спричинило зміщення акценту на внутрішній туризм.

**РОЗДІЛ II. АНАЛІЗ СУЧАСНОГО СТАНУ ТУРИСТИЧНОЇ
МОБІЛЬНОСТІ В РЕГІОНАХ УКРАЇНИ**

2.1 Дослідження туристичних потоків в регіонах України

Туризм відіграє важливу роль в економіці України. Він впливає на розвиток регіонів, сприяє появі нових робочих місць та культурному обміну. Але починаючи з 2022 року туристична галузь зіштовхнулась з певними викликами, обумовленими військовими діями на території України.

Повномасштабне вторгнення призвело до значних змін щодо в'їзного туризму, а саме скорочення кількості туристів, які відвідують Україну. Після спаду чисельності подорожуючих з початком військових дій, туристична активність почала відновлюватись у 2023 році. Великий попит почав зростати саме на внутрішній туризм. Багато українців почали обирати подорожі в межах країни, що стало заміною подорожам за кордон. Це сприяло зростанню туристичного збору в Україні. Зміни щодо грошових надходжень у державний бюджет від туристичного сектору в період з 2021 по 2024 роки можна побачити у таблиці 2.1.

Таблиця 2.1.

Сума туристичного збору в Україні з 2021 по 2024 роки

Рік	Туристичний збір, млрд. грн.
2021	2,2
2022	1,5
2023	1,8
2024	2,0

Джерело: [13]

У 2021 році туристичний збір в Україні склав 2,2 млрд. грн. В цьому році економіка країни ще не зазнала змін, спричинених повномасштабним вторгненням,

хоча туристична галузь зазнала деякий вплив від пандемії COVID-19. Зниження туристичного збору на 31% порівняно з 2021 роком відбулось у 2022 році. Причиною цього стало повномасштабне вторгнення, що призвело до скорочення кількості міжнародних туристів та зниження попиту на внутрішній туризм. У 2023 році спостерігається збільшення збору на 20% від попереднього року. Найголовнішою причиною зростання є підвищення попиту на внутрішній туризм. Подальше відновлення туристичної галузі в Україні спостерігається у 2024 році, де сума туристичного збору стала на 11% більше, ніж у 2023 році. Відносна стабілізація економіки та подальший розвиток внутрішнього туризму сприяли збільшенню фінансових надходжень у туристичній галузі.

Більш детальноше щодо розміру туристичного збору по регіонах можна побачити в таблиці 2.2.

Таблиця 2.2.

Динаміка туристичного збору по регіонах за 2023-2024 роки

Регіон	Туристичний збір, млн. грн.		Зростання, %
	2023 р.	2024 р.	
Київ	30,4	49,2	+ 62%
Львівська	29,1	47,1	+ 62%
Івано-Франківська	20,4	33,1	+ 62%
Закарпатська	14,2	23,1	+62%
Черкаська	14,5	23,5	+ 62%
Вінницька	3,9	5,5	+ 40%
Полтавська	6,4	7,0	+ 10%
Одеська	8,6	14,5	+ 68%
Миколаївська	0,9	1,5	+ 71%
Дніпропетровська	13,2	16	+ 21
Кропивницька	1,6	1,87	+ 14
Хмельницька	5,9	8,1	+ 37
Тернопільська	1,5	2	+ 28

Продовження табл. 2.2.

Чернівецька	3,3	4	+ 22
Житомирська	2,7	3,2	+ 19
Сумська	1,2	1,7	+ 39
Чернігівська	1,5	1,6	+ 9

Джерело: [13,15]

Лідерами за обсягами туристичного збору стали Київ та п'ять областей. Найбільше турзбору надійшло до бюджету столиці – 49,2 млн. грн., що на 62% більше, ніж у 2023 році. Львівщина традиційно залишається одним із головних туристичних центрів країни: бюджет області поповнився на 47,1 млн. грн.

Івано-Франківська область отримала 33,1 млн. грн. туристичного збору, що на 62% більше, ніж у 2023 році. Закарпаття продемонструвало стабільне зростання, отримавши 23,1 млн. грн.

Південні регіони, незважаючи на складну ситуацію, також демонструють позитивну динаміку. Найшвидше зростання показали Одещина та Миколаївщина. Одеська область зібрала 14,5 млн. грн., що на 68% більше, ніж у 2023 році. У Миколаївській області показник зріс на 71% і досяг 1,5 млн. грн.

Попри гарні показники щодо збільшення туристичного збору, на території України також фіксується його зменшення в деяких регіонах. У Запорізькій області туристичний збір знизився на 10% – до 1,7 млн. грн. Через війну найгірша ситуація залишається у східних регіонах – Харківській, Донецькій та Луганській областях, а також у Херсонській області. Туризм у цих регіонах майже повністю зупинився, що суттєво вплинуло на зменшення надходжень до місцевих бюджетів [13].

Щодо ставки збору, то вона встановлюється місцевими радами та становить до 0,5% для внутрішнього туризму та до 5% для в'їзного туризму. У 2024 році ці суми складали до 35 грн. для внутрішнього туризму і до 355 грн. для іноземних туристів. Ця сума є максимально, отже може відрізнятися в залежності від регіону.

Слід додати, що за перші шість місяців 2024 року туристична галузь України сплатила до державного бюджету 1 млрд. 251 млн. 31 тис. грн податків. Це

на 25% більше, ніж у 2021 році, коли надходження становили 1 млрд. 88 млн. 945 тис. грн, і значно перевищує показники першого півріччя 2023 року, коли було сплачено 897 млн. 848 тис. грн.

Попри успішний розвиток внутрішнього туризму, виїзний туризм зазнав значних змін. Кількість подорожуючих українців за кордон станом відчутно зменшилась. Це обумовлено безпековими ризиками, економічними труднощами та обмеженням виїзду чоловікам віком від 18 до 60 років. Але попри це, все ж таки можна виділити основні напрямки, які показані на рисунку 2.1, яким українці віддають перевагу для відпочинку.

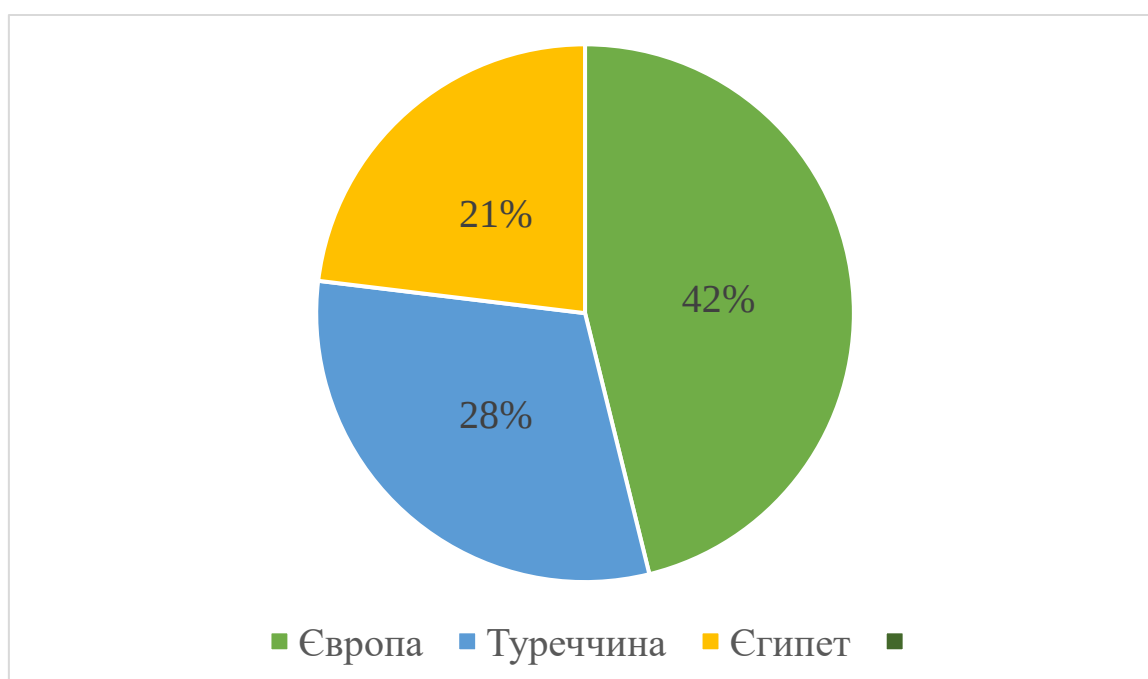


Рис.2.1. Поширені напрями для відпочинку за кордоном серед українців
Джерело: створене автором на основі [16]

Відпочинок за кордоном став чи не єдиною можливістю для українців відпочити та відволіктися від почуття небезпеки, яке супроводжує кожного починаючи з 2022 року. Станом на 2024 рік попит українців на туристичні поїздки за кордон збільшились на 10-15%. Збільшився попит на автобусні тури з виїздом з міст України до таких країн, як Туреччина, Болгарія, Греція, Албанія, Чорногорія та навіть Іспанія.

Зазвичай це поїздки на морські курорти, але також є багато бажаючих на екскурсійні автобусні тури Європою.

Попереднього року збільшився попит на тури до США. Це пов'язано з тим, що там багато українців, які за програмою U4U (Uniting for Ukraine) самі не можуть виїжджати з країни, тож запрошують друзів та родичів до Штатів.

Одним із важливих факторів вибору локації для відпочинку є вже не тільки ціна, а й проживання та відпочинок без росіян. Тому фахівці в галузі туризму радять обирати для відпочинку в Європі країни з візовим режимом для росіян, або де їм заборонено у в'їзді, наприклад Норвегія. Що стосується Туреччини та Єгипту, то українцям радять обирати готелі, які орієнтовані лише на європейський ринок та без системи «все включено». Фахівці запевняють, що якщо замість Анталії обрати Бодрум або Кушадаси, регіон Даламана, то це значно мінімізує неприємні зустрічі [16].

Не дивлячись на виклики обумовлені повномасштабним вторгненням, Україна продовжує приваблювати іноземних туристів. Щорічно країну відвідують сотні тисяч громадян, з більш, ніж 30 країн світу. Топ 10 країн, найбільша кількість туристів, які відвідали Україну протягом 2024 року показано на рисунку 2.2.

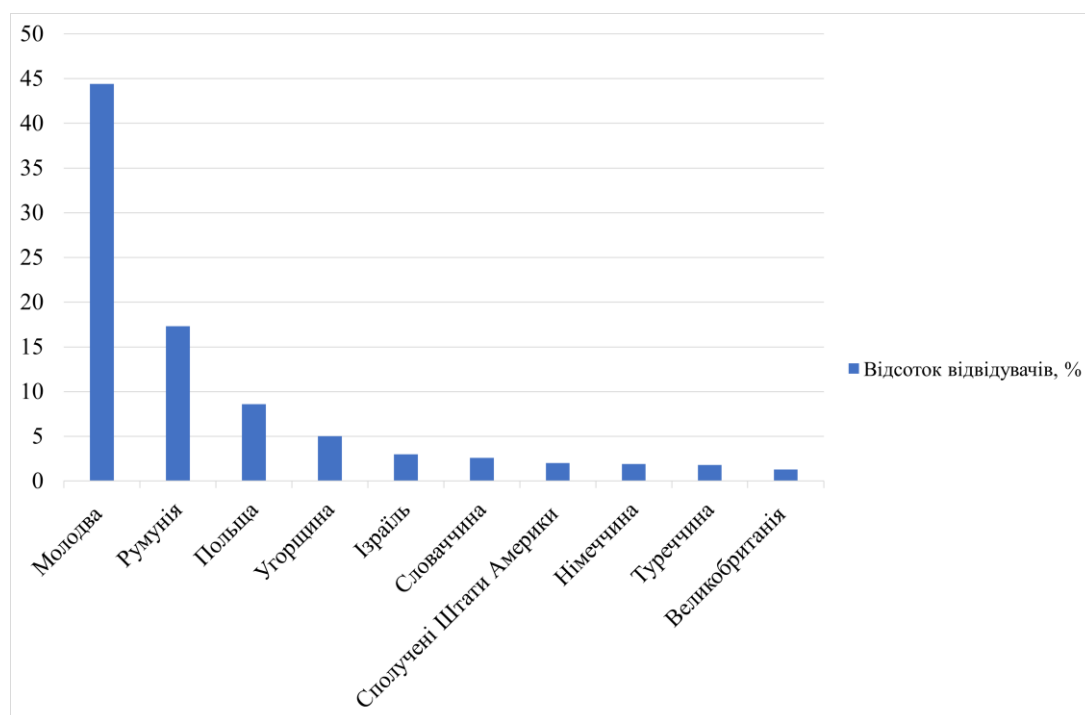


Рис. 2.2. Основні країни, громадяни яких перетнули український кордон

Джерело: побудовано автором на основі [17]

Згідно з офіційною статистикою Державної прикордонної служби України, у 2024 році державний кордон України перетнули понад 2,54 млн. іноземців. Абсолютним лідером серед відвідувачів України є громадяни Молдови, їх чисельність становить 1 128 486 осіб. Також не відстають і громадяни Румунії, їх приїздило 423 256 тис. осіб. Далі за кількістю відвідувачів України іде Польща – 219 336 тис. осіб та Угорщина – 127 472 тис. осіб. Із помітно меншими показниками ідуть такі країни, як Ізраїль – 73 703 тис. осіб, Словаччина – 67 337 тис. осіб, Сполучені Штати Америки – 52 012 тис. осіб та Німеччина – 49 217 тис. осіб. Закриває цей список Туреччина із кількістю 47 240 тис. осіб та Великобританія – 32 624 тис. осіб.

Можна побачити, що Україна продовжує приваблювати іноземців з різних куточків світу. Але при сьогоdnішніх обставинах, не кожен приїжджає саме з туристичною ціллю. Наразі дуже поширеною метою поїздки є гуманітарна або дипломатична місія. На цьому цілі поїздок не завершуються, найбільша кількість відвідувачів їдуть із привітною метою, їх кількість становить 2 481 203 осіб. Це вказує на те, що більшість візитів здійснюється з метою родинних зв'язків, особистих контактів чи дружби, роботи чи ділових візитів. Ще 69 425 осіб були обслуговуючим персоналом транспортних засобів, у тому числі водіями вантажівок, екіпажами суден, лоцманами тощо. 1 086 особа виїжджала з метою транзиту через Україну. Цікаво, що 701 іноземців при перетині кордону зауважили, що виїжджають саме з метою туризму, це були громадяни таких країн, як Сполучені Штати Америки, Туреччина та Словаччина. 62 - громадяни, що мають службову мету, а 35 іноземців - приїхали на навчання. Зауважимо, що всі 35 студентів приїхали до України з однієї країни, а саме з Польщі.

2.2 Визначення впливу соціально економічних факторів на туристичну мобільність

Туристична мобільність є важливою складовою економіки будь-якої країни. Вона відображає соціально-економічний розвиток країни. В Україні вона має свої особливості, які були сформовані під впливом економічних та політичних чинників. Дослідження впливу цих чинників дозволяє дізнатись про основні виклики, їх вплив та основні перешкоди розвитку туристичної галузі.

Одним з основних економічних чинників, що впливає на туристичну мобільність населення в Україні є інфляція. Інфляція прямо впливає на купівельну спроможність населення, що несе за собою зменшення можливостей подорожувати. Зниження кількості туристичних подорожей обумовлено зростанням цін на товари та послуги, що в свою чергу впливає на збільшення витрат, які стосуються подорожі. У період з 2021 по 2024 роки збільшення інфляції значною мірою вплинули на туристичну галузь. Динаміку збільшення показано на рисунку 2.3.

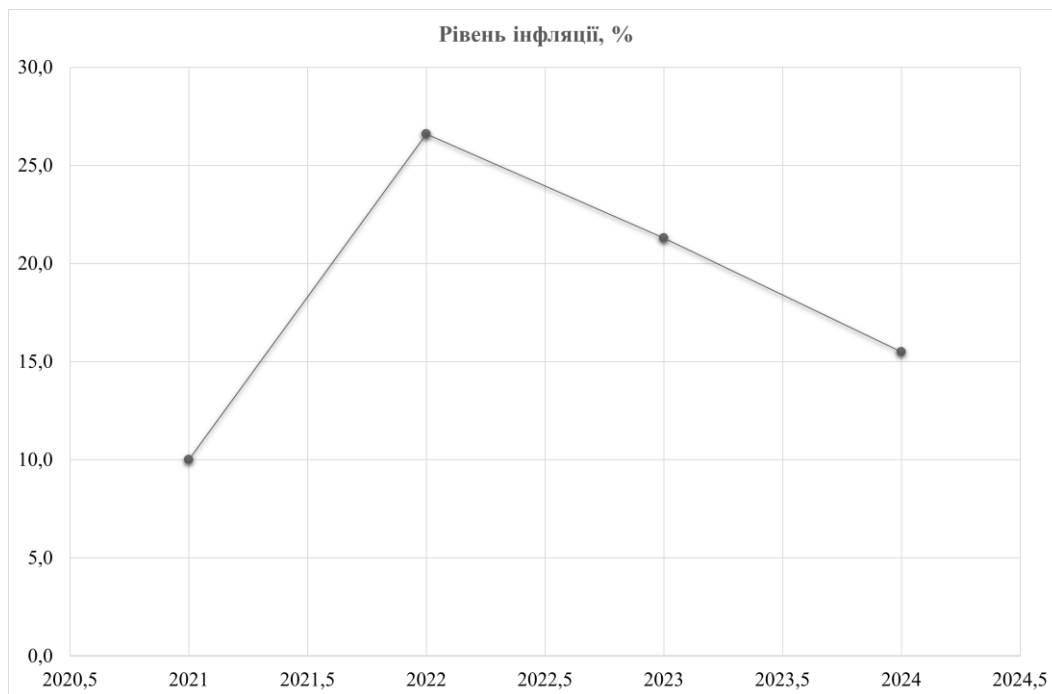


Рис. 2.3. Рівень інфляції в Україні за 2021-2024 роки

Джерело: побудовано автором на основі [18]

З рисунку 2.3. можна побачити, що у 2021 році рівень інфляції був достатньо помірним, що може вказати на стабільну ситуацію в економіці країни, але навіть при цьому відбувались зростання цін. Незважаючи на це, українці здійснювали подорожі як в межах держави, так і за кордон. Ситуація змінилася в гіршу сторону у 2022 році. Повномасштабне вторгнення спричинило різке зростання рівня інфляції та перебої в економіці. Це спричинило скорочення кількості туристичних подорожей, особливо виїзних. Внутрішня мобільність ще підтримувалась за рахунок переїздів людей, спричинені бойовими діями. У 2023 році рівень інфляції зменшився, але ще залишається на високому рівні. Невелике падіння показника частково покращило ситуацію, але зависокі ціни все ще стримують розвиток туризму. У 2024 році можна побачити падіння рівня інфляції, що може вказувати на стабілізацію економіки в країні. Це стало причиною поступового відновлення туристичної галузі.

Як було зазначено, інфляція впливає на підвищення цін. Одним з основних критеріїв планування подорожі у населення є доступність туристичних послуг. Зростання рівня інфляції стало причиною зростання цін на житло, харчування транспорт та розваги. Це веде за собою зниження доступності подорожей для більшої частки населення. Динаміку збільшення цін зображено на рисунку 2.4.

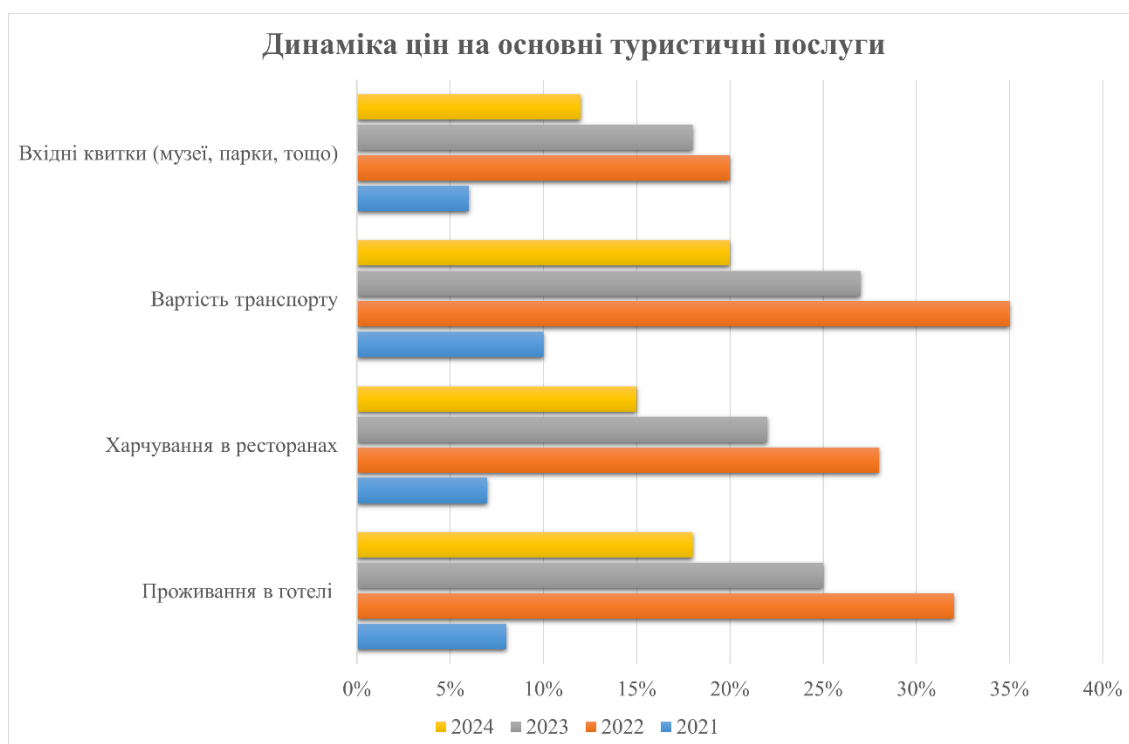


Рис. 2.4. Динаміка цін на основні туристичні послуги

Джерело: створено автором на основі [20]

У період 2021 року ціни зростали поступово, що не спричиняло обмеженню здійснення подорожей. Причиною зростання цін є зростання цін на паливе та відновлення туристичної галузі після COVID-19. У 2022 році відбулось різке зростання цін, що було викликано закриттям повітряного простору над Україною, зростанням вартості логістики та паливно-енергетичною кризою. Велику роль відіграла економічна нестабільність та падіння доходів у населення. Ці фактори спричинили скорочення попиту на туризм, що призвело до підняття цін туристичних агенцій задля компенсацій витрат. Поступове зростання доходів населення та відносне покращення економічної ситуації вплинули на зниження рівня інфляції у 2023 році. Але ціни на подорожі залишались високими через збільшення цін на транспорт та собівартість туристичних послуг. Розвиток внутрішнього туризму та адаптація туристичної галузі до нових умов сприяло повільнішому темпу зростання цін у 2024 році [21].

Ще одним важливим економічним чинником, який впливає на туристичну мобільність населення є курс валюти. Він визначає доступність для населення міжнародного туризму. Зміна курсу національної валюти впливає на коливання цін на подорожі закордон, що в свою чергу впливає на кількість туристичних поїздок.

Нажаль Україна стала прикладом того, як падіння курсу національної валюти вплинуло на підвищення цін закордонних поїздок для громадян. Зростання цін обумовлене тим, що більша частка туристичних витрат визначається в іноземній валюті. В той самий час відбувається збільшення вартості міжнародних туристичних послуг, які, як наслідок, ведуть за собою скорочення попиту на міжнародні поїздки.

Середню зміну курсу гривні до долара США протягом 2021-2024 років можна побачити в таблиці 2.3.

Таблиця 2.3.

Курс валюти з 2021 по 2024 роки

Рік	Курс USD/UAH
2021	27,2
2022	36,6
2023	38,3
2024	41,8

Джерело: [22]

У 2022 році відбулося різке знецінення гривні щодо долара США, що призвело підвищення цін на виїзні подорожі для українців. Але зниження кількості виїзних туристів було обумовлене не тільки цим, а й початком військових дій на території країни. Поступе відновлення міжнародного туризму почалось у 2023 році, хоча курс не знизився, а навпаки. Ще більше зниження курсу національної валюти можна побачити у 2024 році, що призводить до зниження попиту на закордонні подорожі.

Зазвичай ціни на міжнародні тури вказуються в іноземній валюті, як правило це долар США або євро. Вартість туру вказана в іноземній валюті може залишатись незмінною, але вона змінюється при її переводі у гривню. Звідси і виходить, що чим вищий курс, тим вища ціна на закордонну подорож. Це можна побачити в таблиці 2.4. Для прикладу розглянемо вартість умовного туру до Хургади.

Таблиця 2.4.

Динаміка вартості закордонних турів до Хургади у доларах США та їх вартість у гривні

Рік	Вартість туру у USD	Вартість туру у UAH	Зміна у %
2021	500	13 650	-
2022	500	18 300	+ 34
2023	500	19 150	+ 4,6
2024	500	20 900	+ 9,1

Джерело: [23]

У 2022 році курс долара до гривні відчутно зріс. Це призвело до різкого зростання цін на закордонні тури. У 2023 році стрімкого підвищення курсу не було, тому підвищення вартості турів було незначним, порівняно з попереднім роком. У 2024 році знову спостерігається зростання вартості туру, що спричинено підвищенням курсу.

Підвищення цін на міжнародні тури сприяють зменшенню попиту на них, тим самим сприяючи збільшенню попиту на внутрішній туризм. Це можна пояснити тим, що від зростання ціни на виїзні подорожі, у людини не зникне потреба у рекреації і вона почне обирати альтернативу закордонним поїдкам, а саме подорожам у межах країни. Ще один фактор вибору внутрішніх подорожей є ціна, яка є більш доступною та меншою порівняно з міжнародними подорожами. На ціну внутрішніх подорожей також впливає курс валют, але він є менш прямим та відчутним порівняно з міжнародними турами. Динаміку вартості турів по Україні наведено у таблиці 2.5. Для прикладу розглянемо вартість умовного туру до Буковеля.

Таблиця 2.5

Динаміка вартості туру до Буковеля залежно від курсу валюти

Рік	Вартість туру, грн.	Зміна у %
2021	8 000	-
2022	9 500	+18,75
2023	10 000	+ 5,26
2024	10 500	+ 5

Джерело: [23]

Через знецінення гривні та підвищення рівня інфляції у 2022 році можна помітити значне збільшення ціни, а саме 18,75 %, на тур в Україні. У період з 2023 по 2024 рік можна побачити помірне та поступове зростання ціни на внутрішній тур [23].

Іншим економічним чинником, що визначає рівень туристичної мобільності є доходи населення. Вони напряму визначають рівень платоспроможності щодо здійснення як закордонних, так і внутрішніх туристичних подорожей. Високий рівень

доходів сприяє збільшенню кількості подорожей у населення, тоді, як їх зниження, спричинено різними факторами впливає на їх зменшення. На рисунку 2.5 представлені зміни щодо середньомісячної заробітної плати населення України у період з 2021 по 2024 роки.

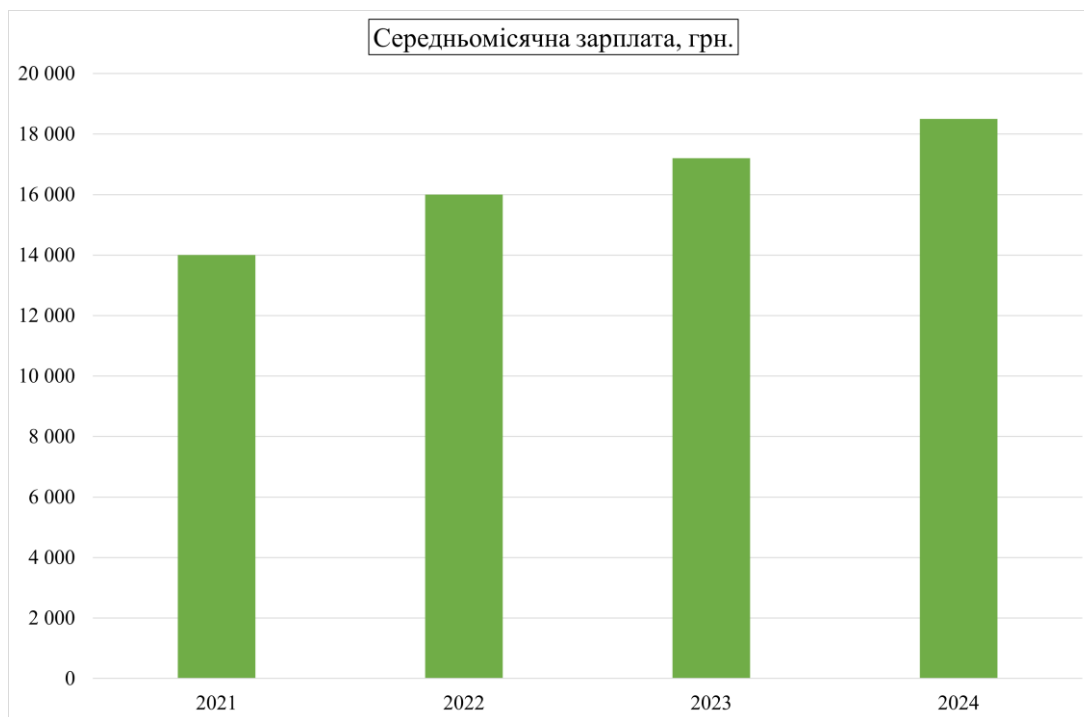


Рис. 2.5. Динаміка змін середньомісячної заробітної плати в Україні з 2021 по 2024 роки

Джерело: [21]

У 2021 році заробітна середня плата в Україні становила 14000 грн. У той період економіка країни стабілізувалась і це спричинило зростання доходів у громадян. У 2022 році відбулось підвищення заробітної плати на 14,3%, порівняно з 2021 роком. Незважаючи на це, доходи населення знизилися через різке підвищення рівня інфляції. У 2023 році рівень зарплати підвищився на 7,5%, але через складну ситуацію в економіці країни, спричинену початком військових дій у 2022 році, та підвищенням цін на основні товари та послуги, доходи населення все ще залишались низькими. Підвищення середньої заробітної плати на 7,6% відбулося у 2024 році. Під тиском цін

на комунальні послуги та інших товарів і послуг, які надалі продовжують зростати, рівень доходів населення залишається невисоким [21].

Проаналізувавши зміну рівня доходів населення України по роках, можна розглянути як ці зміни вплинули на туристичну мобільність українців. На рисунку 2.6 можна побачити частку населення, яка здійснювала подорожі закордон та на території України у період з 2021 по 2024 роки.



Рис. 2.6. Частка населення, яка здійснювала міжнародні та внутрішні подорожі з 2021 по 2024 роки

Джерело: побудовано автором на основі [17, 13]

Виходячи з даних можна побачити, що 10% населення України здійснювали подорожі за кордон у 2021 році і це є достатньо високим показником. Причиною цього є стабільний рівень доходів та доступні ціни на тури, та авіаквитки. Також в цьому ж році 28% здійснювали подорожі в межах країни, користуючись розвиненою інфраструктурою та сплачуючи туристичний збір у відвідуваних регіонах. Такий відсоток обумовлюється розвитком внутрішнього туризму після пандемії COVID-19. У 2022 році частка здійснення міжнародних подорожей знижується на 40% порівняно

з попереднім роком, що спричинено впровадженням військового стану, обмеженнями виїзду чоловіків віком 18-60 років, різке підвищення курсу валюти та скороченням доходів у населення. Внутрішній туризм скоротився на 21%, причиною скорочення стала політична нестабільність, яка змусила людей скоротити витрати на подорожі. Також через військові дії багато популярних туристичних регіонів стали недоступними. Спрощення процедури перетину кордону для українців в деяких країнах та відносна стабілізація доходів, допомогли українцям повернутися до планування подорожей у 2023 році. Тому можна побачити, що частка закордонних подорожей зросла на 16% порівняно з 2022 роком. Також відносна безпека у деяких регіонах спричинила зростання внутрішнього туризму до 9%. У 2024 році українці знову зіштовхнулися зі складнощами пов'язані із закордонними подорожами, а саме з ще більшим підвищенням курсу валюти, що призвело до високої вартості турів та з невизначеною економічною ситуацією в країні. Хоч і виїзний туризм підвищився до з 7% 2023 року до 8% у 2024 році, рівень закордонних подорожей все ще залишається низьким. Через складнощі здійснення міжнародних подорожей, внутрішній туризм став альтернативою для українців, що і призвело до збільшення частоти подорожей до 25%.

Загалом рівень доходів є основним фактором, який впливає на туристичну мобільність населення. Але в умовах військового стану також важливо враховувати такі аспекти як ситуація економіки в державі, рівень безпеки в регіонах та обмеження держави.

Військовий стан, який був впроваджений в Україні з 24 лютого 2022 року сильно змінив соціально-економічний стан в країні та значно вплинув на туристичну мобільність населення. В умовах військового стану рівень безпеки, нестабільна ситуація в економіці та зміна в інфраструктурі країни, стали основними факторами, які визначають туристичні потоки та мобільність населення як всередині країни, так і за кордоном.

Початок повномасштабного вторгнення змінив життя абсолютно кожного українця, зокрема змусивши деяких покинути свої домівки. У період починаючи з 24 лютого 2022 року спостерігається значне зростання міграції українців за кордон. Це

обумовлено тим, що люди прагнуть знайти безпечні умови для життя та роботи, зокрема це стоється жінок та дітей. Частка молодого населення прагнули виїхати задля продовження професійної діяльності та продовження навчання, бо економічні умови в Україні були достатньо складними. Кількість українців, які покинули країну у період з 2022 по 2024 роки можна побачити на таблиці 2.7.

Таблиця 2.7.

Частка населення, яка виїхала за кордон з початку повномасштабного вторгнення

Рік	Кількість виїздів, млн. осіб
2022	7,5
2023	0,134
2024	0,443

Джерело: [17]

Виходячи з даних можна побачити, що найбільша кількість українців виїхали у перший рік війни, що став періодом масового виїзду за кордон. З 7,5 мільйонів осіб не повернулись 3 мільйона громадян. Це обумовлюється тривалими бойовими діями у деяких регіонах, руйнуванням інфраструктури та пристосуванням до життя закордоном. 2023 рік став роком стабілізаційних виїзних процесів. Кількість людей, які покину Україну та не повернулись значно менша, ніж у 2022 році та становить 134 тис. осіб. Кількість виїжджаючих за кордон, які не повернулись у 2024 році майже в 3 рази більше, ніж у 2023 році та становить 443 тис. осіб. Новий сплеск міграції може бути викликаний погіршенням економічної ситуації в країні, що веде за собою пошук стабільності за кордоном.

Інший фактор, який спричинив мобільність українського населення закордон є руйнація інфраструктури, зокрема енергетичної, внаслідок масованих ракетних обстрілів російської армії. У період з жовтня 2022 року по січень 2023 року обстріли

енергетичної інфраструктури спричинили ще більше зростання відсотка населення, які виїхали закордон. Наприклад, після масованого ракетного обстрілу 15 листопада 2022 року відсоток виїзду з країни, порівняно з попереднім днем збільшився до 60%, наступні два дні цей показник збільшувався у 2,7 разів. Загалом у листопаді кількість виїздів закордон зросла на 17%, а у грудні на 40% порівняно з жовтнем [17].

Внаслідок повномасштабного вторгнення українцям також довелось дещо змінити свої вподобання щодо видів відпочинку. Нестабільність в економіці, безпекові ризики, обмежена мобільність, всі ці фактори змусили населення України адаптувати свої туристичні звички та вподобання до нових реалій. Найпоширеніші види відпочинку, яким віддають перевагу українці під час війни можна побачити на рисунку 2.8.



Рис. 2.8. Популярні види відпочинку серед українців в умовах військового стану

Джерело: створено автором на основі [24]

Наразі найпопулярнішим відпочинком є міський туризм. Такий великий попит обумовлений доступністю цього виду відпочинку та застосування мінімальних

витрат. Екскурсії до музеїв, фортець та інших історичних місць навіть попри війну, користуються немалим попитом у відносно безпечних регіонах. Такий показник свідчить про те, що українці й надалі продовжують цікавитись історичною та культурною спадщиною. Для пляжного відпочинку це є достатньо низьким показником, який викликаний обмеженням відвідування чорноморського узбережжя. Обмеження з'явилися через замінування прибережних зон популярних курортів. Наразі в Україні заборонено проводити масштабні концерти та фестивалі, але все одно в невеликій кількості та з уникненням масового збору людей вони проводяться. Завдяки цьому і підтримується рівень подієвого туризму.

Завдяки даним можна побачити, що українці надають перевагу доступним та безпечним видам відпочинку. Внутрішній туризм загалом зосереджений на прогулянках містом та екскурсіях, вони є відносно безпечними та не вимагають великих затрат. Щодо подієвого та пляжного відпочинків, то вони також залишаються досить популярними, але здійснення поїздок з такою метою сильно залежить від безпекової ситуації в певних регіонах.

Попри адаптацію населення до туризму під час воєнних дій на території України та поступове відновлення туристичної галузі, фінансові показники зазнали значних змін.

2.3 Порівняльний аналіз туристичної мобільності в Україні та країнах Європейського Союзу

Туристична мобільність є важливим фактором впливу на розвиток світового туристичного ринку, що відображає динаміку пересування людей з різною метою. В Україні цей процес зазнав значних змін під впливом різних факторів, а саме економічних, політичних та історичних. Однак країни Європейського Союзу демонструють значний розвиток у тенденції туристичних потоків. Такий розвиток обумовлюється впровадженням єдиної політики мобільності та розвинену транспортну систему.

Транспортна інфраструктура має прямий вплив на туристичну мобільність. Вона впливає на комфорт, безпеку та швидкість переміщення населення та туристів. Основні види транспорту в Україні та країнах Європейського Союзу, що користуються популярністю у населення та туристів можна побачити на рисунку 2.9.

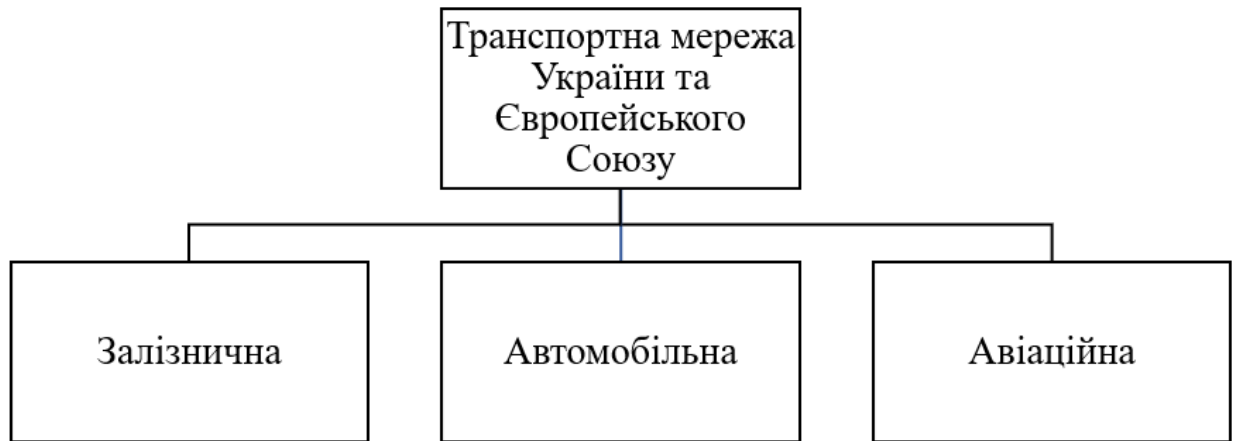


Рис. 2.9. Основні складові транспортної системи України та Європейського Союзу

Джерело: [25]

Розвинена автомобільна мережа є важливим елементом транспортної інфраструктури, який забезпечує зв'язок між містами та регіонами. В Україні є проблеми з автомобільними дорогами, що обумовлені низькою якістю дорожнього покриття, через це траси потребують ремонту. Загальний стан та протяжність автомобільних доріг України станом на 2024 рік можна побачити на рисунку 2.10.



Рис. 2.10. Автомобільна мережа України

Джерело: [25]

Загальна протяжність мережі доріг і автомобільних доріг становить 169 694 км, з них 47 000 км доріг є державного значення. Це 4,50 метра на кожного з 37,73 мільйонів жителів країни. Це ставить Україну на 31 місце у світовому рейтингу. 98 відсотків, тобто 166 095 км, – дороги з асфальтним покриттям. Однак слід також брати до уваги щільність населення країни, яка є дуже низькою і становить близько 63 жителів на км². Це означає, що зазвичай доводиться долати непропорційно великі відстані, щоб дістатися до віддалених частин країни.

Через повномасштабне вторгнення автомобільна інфраструктура в Україні зазнала серйозних пошкоджень. Станом на 2023 рік пошкоджено 25 000 км дорожнього покриття та зруйновано 344 мостів. В цьому ж році був швидко виконаний аварійний ремонт на більш, ніж 2 000 км доріг, включаючи міжнародні та національні магістралі. Також, завдяки тимчасовим конструкціям, було відновлено 115 мостів автомобільних мостів, у тому числі 29 модульних мостів, які були

подаровані міжнародними партнерами. Таке швидке розгортання тимчасових мостів відіграло вирішальну роль у відновленні сполучення основних транспортних маршрутів. Тому, відновлення дорожньої інфраструктури є дуже важливим задля забезпечення мобільності населення та відновлення економічного становища в країні.

Розвинена дорожня інфраструктура та хороший стан доріг має сильний вплив на туристичну мобільність. Це можна пояснити тим, що якість доріг впливає на комфорт, якість та безпеку пересування як в межах країни, так і за кордон. Країнам з розвинутою дорожньою інфраструктурою легше інтегруватись в міжнародну транспортну систему. Інтегрування відбувається за допомогою прокладання транзитних маршрутів через цю країну та участі у міжнародних транспортних коридорах. У 2023 році Міністерство розвитку громад, територій та інфраструктури відкрило 400 нових міжнародних маршрутів для автобусних перевізників. Станом на 2024 рік, територією України проходять ділянки наступних міжнародних транспортних коридорів: крітський коридор №3 Берлін - Дрезден - Вроцлав - Львів - Київ; крітський коридор №5 - Трієст - Любляна - Будапешт (Братислава) - Львів - Рівне - Сарни - Мінськ; крітський коридор №9 - Гельсінкі - Санкт-Петербург - Мінськ (Москва) - Київ - Кишинів (Одеса) - Димитровград – Александрополіс [25]. Щодо міжнародних автобусних перевезень, то за останні п'ять років це зробили чеські компанії RegioJet і Leo Express. А вже в 2019 році до них приєднався один із найбільших європейських операторів лоукост-перевезень — німецький FlixBus. Ба більше, в Україні працює Busfor — великий міжнародний сервіс із продажу квитків. А компанія BlaBlaCar вирішила розширити свій сервіс, надавши українцям можливість бронювати поїздки не тільки в автомобілях, але і в автобусах. Доступні ціни та різноманітність міжнародних маршрутів спричинили зростання попиту на автобусні перевезення. За даними Мінвідновлення, торік пасажиропотік за кордон саме автобусними рейсами становив близько 7,5 млн. людей. Це трохи менше, ніж у перший рік повномасштабної війни — 8,5 млн. пасажирів, проте в рази більше довоєнного періоду. Так, у 2021 році автобусами за кордон виїхали 1,2 млн пасажирів.

Найпопулярнішим внутрішнім напрямком в Україні, за даними Ecolines, став маршрут Київ — Одеса. Добиратися зі столиці до моря автобусом навіть дешевше,

ніж поїздом: вартість купейних квитків і проїзду на Інтерсіті становить 330–620 грн., а тим же Ecolines — 315–415 грн. [26].

Країни Європейського союзу мають значно краще розвинену дорожню інфраструктуру, яка впливає на швидкість та комфорт подорожей. Мережу доріг Європейського союзу можна побачити на рисунку 2.11.

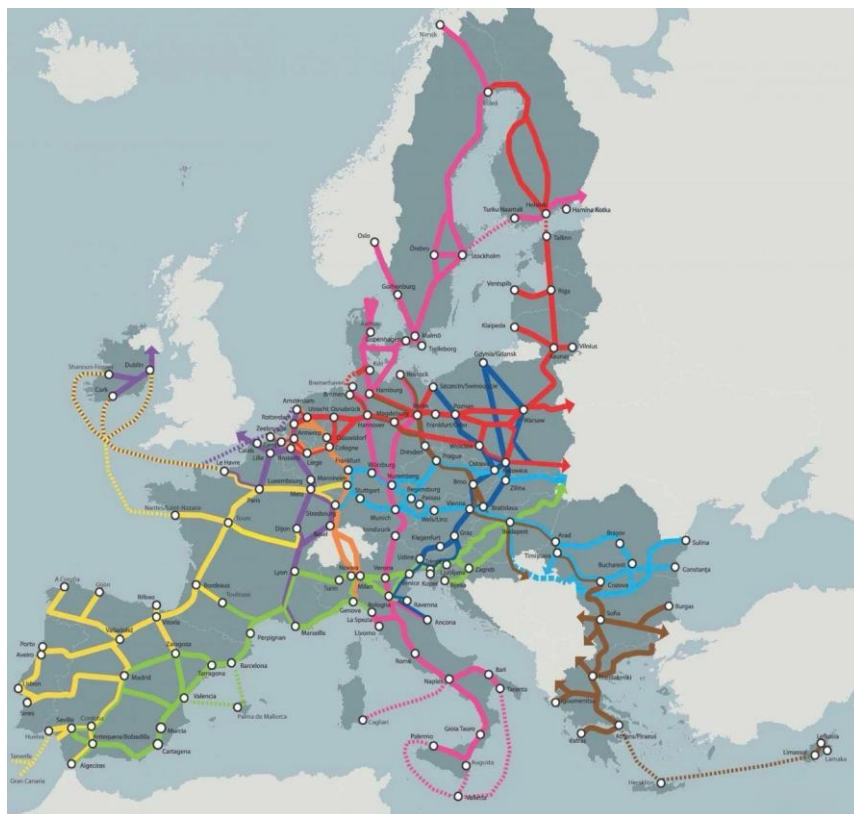


Рис. 2.11 Автомобільна мережа Європейського Союзу

Джерело: [27]

У Європейському Союзі загальна протяжність автомобільних доріг становить 7 020 000 км, з них 85 000 км автомагістралі, що відповідає 889, 43 км на мільйон мешканців. Більше 90% є дороги з асфальтним покриттям, що забезпечує комфортне пересування трасами.

Через високу якість доріг дуже популярними є міжміські автобусні перевезення, що в свою чергу є розповсюдженим та доступним видом подорожей. Середній бал якості покриття становить 5 - 6,4 бали з 7 можливих за рейтингом Світового економічного форуму, що є набагато вищим показником, ніж в Україні, який

становить 2,4 бали. Країни Європейського Союзу, які є лідерами за якістю доріг показано на рисунку 2.12.

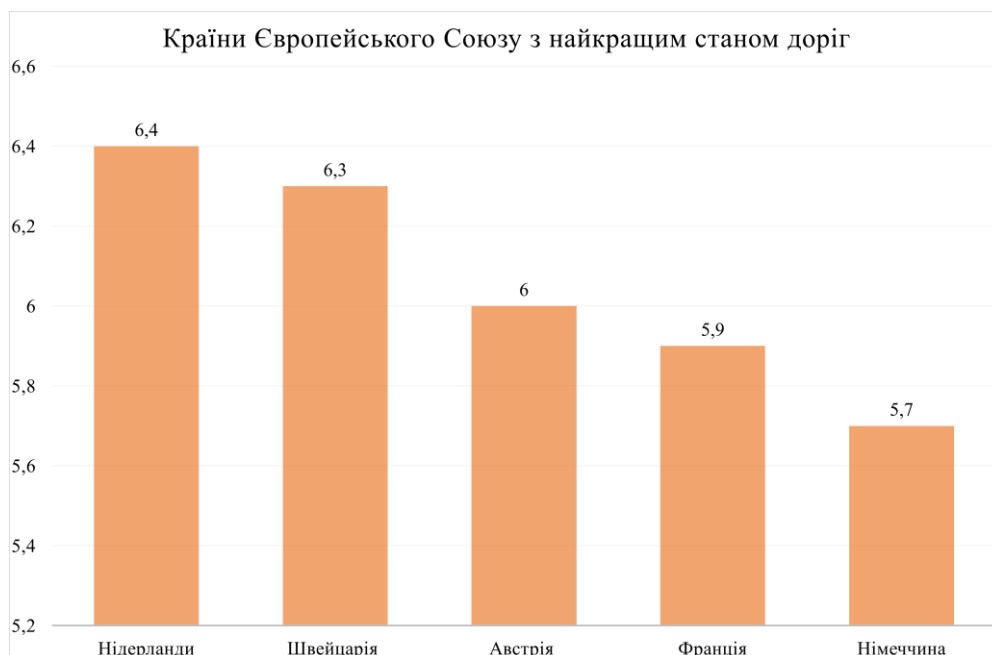


Рис. 2.12 Країни лідери за якість доріг в Європейському союзі

Джерело: побудовано автором на основі [27]

Найрозвиненіші автомобільні мережі спостерігаються в таких країнах, як Нідерланди – 6,4 балів, Швейцарія – 6,3 балів, Австрія – 6,0 балів, Франція – 5,9 балів та Німеччина, де якість становить 5,7 балів, ці країни славляться своїми швидкісними автомагістралями. Такий високий бал обумовлюється великою кількістю інвестицій, спрямованих на покращення авто доріг. У країнах Європейського Союзу вдосконалення автомобільної мережі має стабільний щорічний показник та становить 10%, також на інвестування для покращення якості доріг щорічно виділяється понад 80 млрд. євро.

Європейський Союз має розвинену мережу транс європейських коридорів, які забезпечують швидке сполучення між країнами, що в той же час сприяє розвитку туристичної мобільності. Також наразі будується ще один транспортний коридор під назвою Via Carpatia, який сприятиме розвитку мобільності населення в Східній та Центральній Європі.

Через високорозвинену дорожню інфраструктуру у Європейському Союзі дуже популярні автобусні подорожі. Кожного року понад 50 мільйонів осіб здійснюють автобусні поїздки міжнародного значення. Ця цифра збільшується з кожним роком, завдяки наявності Шенгенської зони та її розширення, що значно пришвидшує міжнародні перевезення, через відсутність паспортного контролю.

У Європейському Союзі є велика кількість автобусних компаній, якій здійснюють як внутрішні, так міжнародні перевезення. До основних перевізників належить так відомі компанії, як FlixBus та Regio Jet. FlixBus охоплює більше 40 країн і понад 3000 напрямків, що дозволяє легко планувати й бронювати подорож онлайн у зручному додатку. Крім того, пасажери можуть залишатися на зв'язку в дорозі завдяки безкоштовному Wi-Fi у більшості автобусів, а також відстежувати свою поїздку в режимі реального часу за допомогою вдосконаленої системи трекінгу. Regio Jet є відомою компанією у Центральній Європі, яка була заснована у Чехії та обслуговує Чехію, Австрію, Польщу, Словаччину та Угорщину. Попит на автобусні перевезення обумовлюються високою якістю сервісу, швидкість здійснення поїдки, високим рівнем безпеки та постійними знижками, які надають перевізники.

Ще один важливий елемент транспортної системи, що впливає на мобільність населення є залізничний транспорт, який може забезпечити швидкий, зручний та екологічний спосіб пересування. Рівень розвитку залізничної інфраструктури в Україні та країнах Європейського Союзу значно відрізняється.

Україні має одну з найбільших залізничних мереж в Європі, довжина якої складає більше 22 000 км, з яких 42% є електрифіковано. Рівень зношування всіх шляхів Укрзалізниці загалом вже досяг 50%, а повної реконструкції вимагають 27% всіх магістралей. Проте у 2025 році планується завершення проекту щодо модернізації залізничної інфраструктури України. До кінця поточного року мають впровадити нові потяги типу «Інтерсіті» та покращити 5 000 км колій. У січні 2024 року в «Укрзалізниці» повідомляли, що шукають інвесторів для реалізації проекту поїздів зі швидкістю до 350 км/год із столиці до найбільших міст України. Ще одним важливим етапом вдосконалення є впровадження європейських стандартів

в роботу Укрзалізниці, які дають змогу покращити рівень сервісу, комфорту та підвищити рівень безпеки під час подорожі.

Українська залізниця на сьогоднішній день користується великим попитом серед населення, бо через повномасштабне вторгнення вона є чи не єдиним способом пересування в межах країни. Але все ще одним, з головних недоліків подорожей залізничним транспортом в Україні є достатньо низька швидкість потягів, порівняно з країнами Європейського Союзу. Середня швидкість потягів становить 60-90 км/год. Детальне порівняння швидкості поїздів в Україні та в країнах Європейського Союзу можна побачити на рисунку 2.13.



Рис. 2.13 Порівняння швидкості залізничних експресів в Україні та країнах Європейського Союзу

Джерело: [28]

Потяг «Інтерсіті+» з Києва до Львова доїжджає за п'ять годин, його середня швидкість становить 112 кілометрів на годину. Середня швидкість «Інтерсіті», що їде з Києва до Харкова, становить близько 101 кілометра на годину. «Подільський експрес», який курсує зі столиці до Кам'янця-Подільського, 480 кілометрів шляху долає за вісім годин. Таким чином, його середня швидкість – лише 59 кілометрів на

годину. Водночас у Франції експрес із Парижа до Бордо доїжджає лише за дві години – його середня швидкість 243 кілометри на годину. Поїзди із Парижа до Марселя та Ліона також розганяються до швидкості понад 200 кілометрів. Потяг, що слідує з Мадрида до Барселони (Іспанія), в середньому розганяється до 202 кілометрів на годину. Відстань 504 кілометри між містами він долає за дві з половиною години. У Великій Британії середня швидкість поїздів з Лондона до Манчестера та Единбурга становить близько 120 кілометрів на годину. У Німеччині з Берліна до Гамбурга можна доїхати менш як за дві години, середня швидкість поїзда – 148 кілометрів на годину. В Італії середня швидкість поїздів з Риму до Неаполя та Мілана становить 160-167 кілометрів на годину [28].

Виходячи з даних про залізничну інфраструктуру Європейського Союзу можна зрозуміти, що вона є високорозвиненою і є важливим засобом пересування як для населення, так і для туристів. Висока швидкість потягів підвищує рівень зручності подорожей між великими містами, що має позитивний вплив на туристичну мобільність.

Системи єдиних квитків, в даному випадку для залізничного транспорту під назвою Eurail, дозволяє туристам подорожувати по всіх країнах Європейського Союзу за допомогою одного квитка. Така система сприяє розвитку міжнародного туризму та значно спрощує організацію подорожей.

Ще однією перевагою залізниць країн Європейського Союзу є інтеграція з такими видами транспорту, як автобуси та літаки. Це дозволяє населенню та туристам швидко і зручно переміщатися між різними видами транспорту.

Звідси можна побачити, що розвиток високошвидкісних потягів та інтеграція з іншими видами транспорту сприяють як підвищенню мобільності у населення, так і збільшенню туристичних потоків. В Україні необхідно продовжувати вдосконалювати існуючу інфраструктуру та працювати над підвищенням рівня комфорту та швидкості перевезень. Залучення та направлення інвестицій на розвиток залізничної інфраструктури матимуть позитивний вплив на її оновлення та сприятимуть наближенню до європейських стандартів.

Ще одним з найважливіших видів транспорту, які сприяють підвищенню туристичної мобільності є авіатранспорт. Він дозволяє швидко, безпечно та досить комфортно пересуватись на великі відстані.

За даними Міжнародної асоціації повітряного транспорту у 2023 році обсяг пасажирських перевезень збільшився на 36,9% порівняно з попереднім роком. Ці дані свідчать про майже повне досягнення рівня пасажирських авіаперевезень від рівня 2019 року [29].

Незважаючи на позитивну світову тенденцію, через повномасштабне вторгнення 24 лютого 2022 року й по сьогоднішній день, цивільне авіасполучення повністю припинене на території України. Цей фактор значно обмежує можливості туристичних потоків.

Незважаючи на повномасштабне вторгнення і закриття повітряного простору над Україною цивільна авіація продовжує працювати. Українські авіакомпанії працюють за межами України. У 2023 році було перевезено 422,1 тис. пасажирів. Порівняно із 2022 роком, коли було перевезено 980 тис. пасажирів, це на 56,9% менше. Станом на сьогодні українська цивільна авіація має 152 повітряних судна, які експлуатуються по всьому світу. У Державіаслужбі зареєстровано 23 комерційних оператора [30].

Закриття повітряного простору на Україною для цивільних авіаперевезень скоротили чисельність міжнародних туристів. Також значною мірою вплинуло на економічне становище авіакомпаній та держави в цілому. Українцям, які подорожують за кордон авіатранспортом необхідно діставатися до найближчих аеропортів сусідніх країн. Щодо прогнозів відновлення авіа сполучень в Україні, то відновлення можливе лише після повного припинення бойових дій на території країни.

Європейський Союз має розвинену авіа інфраструктуру, що має позитивний вплив на розвиток туризму. На сьогоднішній день кількість робочих аеропортів на території Європейського Союзу сягає 450. Розвиток авіатранспорту супроводжувалося збільшенням частки ринку бюджетних авіаперевізників у Європейському Союзі, яка зросла з 5,3% від загальної кількості доступних місць році до 37,3% від загальної частки у 2019 році. Поява та розвиток лоукостів відіграла

великий вплив як на загальну мобільність населення, так і на туристичні потоки. На рисунку 2.14 показані найбільші аеропорти Європи за пасажиропотоком за 2023 рік.

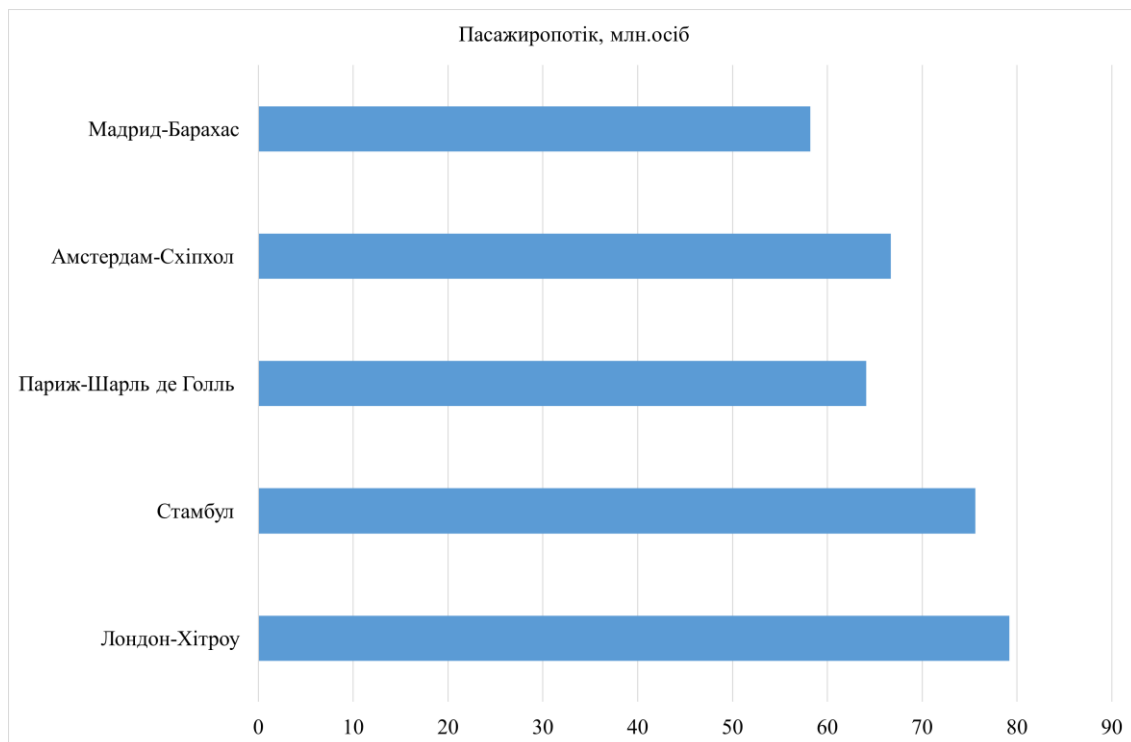


Рис. 2.14 Рейтинг аеропортів Європи за пасажиропотоком у 2023 році
Джерело: побудовано автором за даними [31].

Аеропорт Хітроу в Лондоні є одним з найбільших за пасажиропотоком аеропортів в Європі. За 2023 рік пасажиропотік аеропорту становив 79,2 млн. осіб. Новий аеропорт Стамбула розташовується доволі далеко від центру міста, в його європейській частині. Відкрито летовище було 6 квітня 2019 року та уже згодом (у 2022) він став найбільш завантаженим у Європі, проте згодом віддав першість лондонському Хітроу і посідає друге місце по завантаженості в 2023 році з пасажиропотоком у 75,6 млн. осіб. Аеропорт Парижа Шарль де Голль є основним хабом Франції, який є домівкою Air France. Летовище постійно розвивається та вдосконалює свою інфраструктуру. Аеропорт посідає третє місце з пасажиропотоком 64,1 млн. осіб. Аеропорт Схіпхол є основним летовищем Нідерландів, обслуговує понад 60 мільйонів пасажирів щорічно, що робить його четвертим за пасажиропотоком в Європі. У 2023 році пасажиропотік аеропорту

становив 66,7 млн. осіб. Аеропорт Барахас є основним міжнародним аеропортом, що обслуговує Мадрид, знаходиться за 9 км від фінансового району міста. Аеропорт став основним хабом та базою технічного обслуговування для Iberia та Air Europa. Авіакомпанія Iberia відповідає за більш ніж 40% трафіку аеропорту. Станом на 2023 рік пасажиропотік аеропорту становив 58,2 млн. осіб [31].

На доступність авіа подорожей значний вплив має розвиток бюджетних авіаліній. Такі компанії зазвичай пропонують квитки за дуже вигідними цінами, тим самим сприяючи підвищенню туристичної мобільності як в межах, так і поза межами Європейського Союзу. Серед основних лоукост гігантів можна виділити Ryanair та Wizz Air. У період з липня 2022 року по липень 2023 Ryanair перевіз 190,4 мільйона пасажирів, що на 8,6% більше порівняно з попереднім періодом. У той самий період Wizz Air перевіз 68,9 мільйона пасажирів, що на 12% більше порівняно з 61,6 мільйона попереднього періоду, при незмінному коефіцієнті завантаження 90,0%.

Наведені дані свідчать про зростання пасажиропотоку вказаних авіаліній, що в свою чергу визначає важливість наявності лоукостів задля розвитку міжнародного туризму та підвищення мобільності населення Європейського Союзу.

Висновки до розділу II

1. Повномасштабне вторгнення значно вплинуло на туристичну галузь України. Воно призвело до скорочення в'їзного туризму та як наслідок до значних економічних втрат країни. Попри все у 2023 році спостерігається поступове відновлення туристичної активності, зокрема почався розвиток та відновлення внутрішнього туризму. Про відновлення та адаптацію до нових умов туристичної галузі свідчить зростання туристичного збору у 2023 та 2024 роках. Виїзний туризм також зазнав певних змін, наразі українці віддають перевагу автобусним турам та подорожам в країни, де мало ймовірно зустрітися з росіянами. Попри скорочення частки міжнародних туристів, Україна все одно продовжує приваблювати іноземців, хоча вони здебільшого відвідують країну з гуманітарними або дипломатичними місіями. Загалом, туристична галузь в Україні демонструє свою гнучкість та здібність

щодо пристосування до кризових умов, а основним фактором підтримки економіки країни стає розвиток внутрішнього туризму.

2. На туристичну мобільність в Україні впливають такі соціально-економічні фактори, як: рівень інфляції, курс валюти та доходи населення. Різке зростання рівня інфляції у 2022 році призвело до різкого зростання цін на товари та послуги, що в свою чергу призвело до зниження купівельної спроможності населення. Знецінення національної валюти привело до зміщення фокусу з виїзного на внутрішній туризм. Повномасштабне вторгнення у 2022 році стало причиною масової міграції населення України закордон, що також вплинуло на туристичні потоки. Незважаючи на складну ситуацію в країні, туристична мобільність населення поступово відновлюється завдяки стабілізації економічного стану країни, зростанню доходів населення та розвитку внутрішнього туризму.

3. Розвинена транспортна інфраструктура відіграє важливу роль на туристичну мобільність. Аналіз відмінностей розвитку транспортної інфраструктури в Україні та країнах Європейського союзу показало як це впливає на туристичні потоки. Україна має розгалужену транспортну мережу, але є проблеми, які стосуються низької якості дорожнього покриття та зношеності залізничної інфраструктури. Також в наслідок бойових дій відбулася руйнація дорожньої інфраструктури. Але починаючи з 2023 року спостерігається активне її вдосконалення завдяки державним програмам та міжнародним інвестиціям. Через повномасштабне вторгнення відбулося закриття повітряного простору для цивільних авіаперевезень, але українські авіакомпанії продовжують свою діяльність закордоном. Щодо країн Європейського Союзу, то вони мають значно краще розвинену транспортну інфраструктуру, зокрема якісне дорожнє покриття, швидкісні потяги та доступність авіаперевезень. Щорічні інвестиції та наявність єдиної транспортної політики, позитивно впливають на туристичну мобільність населення.

РОЗДІЛ III. РОЗРОБКА ЗАХОДІВ ДЛЯ ВІДНОВЛЕННЯ ТУРИСТИЧНОЇ МОБІЛЬНОСТІ В РЕГІОНАХ УКРАЇНИ

3.1 Пропозиції щодо використання існуючого досвіду країн по відновленню туристичної мобільності у післявоєнний період

Відновлення туристичної галузі після військових є досить складним процесом. В той самий час, воно є необхідним задля економічного та соціального розвитку країни. Прикладом країни, яка постійно долає наслідки збройних конфліктів та нестабільної безпекової ситуації є Ізраїль. Незважаючи на постійні військові та терористичні загрози, країна показує досить ефективний приклад адаптації туристичної галузі до кризових умов, що в свою чергу призводить до збільшення туристичних потоків.

Галузь туризму в Ізраїлі має сильний вплив на економіку країни. За даними Міністерства туризму, на туризм припадає близько 3 відсотків економіки Ізраїлю, і в ньому безпосередньо працюють близько 200 000 ізраїльтян.

Ізраїль постійно відчуває вплив військових конфліктів та терористичних загроз на туристичний сектор країни. Наприклад, під час військового конфлікту в Газі у 2014 році більша частина авіакомпаній, які здійснювали рейси до аеропорту Бен-Гуріон в Тель-Авіві тимчасово призупинили свої рейси. Це відбулося 22 липня 2014 року, в той день ракета впала приблизно в милі від злітно-посадкової смуги найбільшого аеропорту Ізраїлю. За час тієї 50-денної війни у Газі, що є найтривалішою з трьох з 2009 року - Ізраїль недорахувався кожного четвертого туриста та понад пів мільярда доларів надходжень. А туризм - ключова галузь економіки, на нього припадає 5% всього експорту та 6% зайнятості.

Ще одним викликом для туристичної галузі Ізраїлю стали події 7 жовтня 2023 року, у суботу, на 50-ту річницю Війни Судного дня 1973 року, терористи ХАМАС з Сектору Гази завдали масованого ракетного удару по Ізраїлю. Після цього почалось масштабне вторгнення бойовиків на територію Ізраїлю, під час якого їм вдалося захопити ізраїльську військову базу і кілька прикордонних громад. Напад

супроводжувався масовими вбивствами і захопленням цивільних як заручників. У відповідь Ізраїль вперше за 50 років запровадив воєнний стан і розпочав проти бойовиків ХАМАС у секторі Гази військову операцію «Залізні мечі». Це стало причиною зниження туристичного потоку на 76% порівняно з жовтнем 2022 року, що в свою чергу призвело до скорочення доходів на 1,4 мільярдів доларів.

Попри всі події ізраїльський сектор туризму виявив виняткову стійкість під час останнього конфлікту. Щоб прискорити відновлення, Міністерство туризму Ізраїлю під керівництвом Міністра Хаїма Каца запустило комплексний план реабілітації, який включає значні ресурси для відновлення закладів гостинності та підготовки до прийому іноземних туристів. План передбачає 175 мільйонів шекелів (11 UAH = 1 ILS) на відновлення та модернізацію закладів гостинності. Власники отримають фінансову підтримку для повернення помешкань в оптимальний стан та вдосконалення інфраструктури. Загалом за 2023 рік урядом Ізраїлю було інвестовано 340 мільйонів шекелів в туристичну галузь. Вони були спрямовані на десятки проектів, таких як набережні, паркінги, мости, ринки, звукові та світлові шоу, стежки, парки та оглядові майданчики. Також задля відновлення туристичної мобільності Ізраїль доклав чи не малих зусиль для відкриття нових прямих рейсів між Ізраїлем і пунктами призначення по всьому світу, включаючи кілька місць у США та прямий маршрут до Сеула.

У 2024 році Міністерство туризму Ізраїлю оголосило про новаторські інвестиції в розмірі 230 мільйонів шекелів для фінансування 55 проектів туристичної інфраструктури по всій країні, які спрямовані на підвищення туристичної привабливості Ізраїлю, покращення доступності та стимулювання місцевої економіки. Північна частина країни отримає значну користь від цієї ініціативи з проектами, спрямованими на залучення відвідувачів до малодосліджених районів. Основні розробки включають освітлення історичних місць, будівництво велосипедних доріжок та екологічних набережних, які поєднують відпочинок із екологічністю. Тим часом Єрусалим побачить свої пам'ятники, покращені найсучаснішим освітленням, що ще більше зміцнить статус міста як головного культурного напрямку. Інтеграція сучасної інфраструктури в історичні об'єкти

забезпечує доступність при збереженні їх історичного значення. Юдея та Самарія, які часто називають біблійним центром, займають центральне місце в інвестиційній стратегії. Такі проекти, як «Стежка псалмів» на горі Хеврон та ініціатива створення водосховища в Дір-Шаар, підвищують привабливість регіону як для ентузіастів історії, так і для любителів природи [32].

Загалом ініціатива спрямована не лише на покращення досвіду відвідувачів, але й на підтримку місцевих громад, створюючи можливості працевлаштування та сприяючи регіональному розвитку. Віддаючи пріоритет проектам, які відповідають практикам сталого туризму, міністерство забезпечує довгострокові вигоди як для навколишнього середовища, так і для економіки.

Формуванню образу Ізраїлю, як безпечної країни для туризму сприяли комунікаційні кампанії. У 2023 році стартувала міжнародна кампанія *"Israel: Safe, Smart, Spectacular"*, яка була орієнтована на такі ринки, як США, Європу та Азію. В цій кампанії активно використовуються цифрові платформи, які поширювали інформацію стосовно туристичної привабливості та безпекової ситуації в країні. Залучалися відомі блогери та медіа, які демонстрували позитивний імідж Ізраїлю на широку аудиторію. Організовувались віртуальні тури, які давали змогу потенційним туристам зменшити занепокоєння стосовно безпекової ситуації та ознайомитися з туристичними можливостями країни, не виходячи з дому.

Через нестабільну безпекову ситуацію в країні, основним завданням Ізраїлю є забезпечити високий рівень безпеки для туристів. Тому в країні приділяється багато уваги на розвиток та впровадження новітніх технологій, що надають доступ для контролю та моніторингу ситуацій по всій території країни. Наприклад, система "Shin Bet" здатна контролювати безпеку на транспортних маршрутах. Система використовує інтелектуальні відеоспостереження, які здатні миттєво виявити підозрілих осіб, що знаходяться у публічних місцях. Також Ізраїль активно використовує технології штучного інтелекту, які можуть прогнозувати та відслідковувати загрози в реальному часі, що в свою чергу сприяє оперативному реагуванню на загрози, які можуть нашкодити туристам або туристичній інфраструктурі. Наприклад, ізраїльська компанія Elbit Systems, розробила систему

автоматизованого моніторингу кордонів та виявлення підозрілої діяльності за допомогою дронів та сенсорних мереж [33].

Ще одним аспектом, що впливає на відновлення туристичної мобільності є розвиток транспортної інфраструктури. У 2023 році був відкритий новий термінал в аеропорту Бен-Гуріон, що сприяло розширенню маршрутної мережі та пониженням цін на авіаквитки з та до Європи. Також зазначається, що планується вдосконалення Терміналу 3. Планується розширити зону догляду багажу, а також будуть встановлені додаткові пости, що дозволить скоротити час очікування. Крім того, буде побудований новий будинок під назвою «Тель-Авівські ворота» площею близько 2000 квадратних метрів, який буде використовуватися для в'їзду пасажирів, що прибувають на автобусах, а не на літаках. Передбачається, що нові ворота будуть скорочувати процес проходження прикордонного контролю і дозволять швидше пройти в зону видачі багажу. Все це буде прогнозує очікуваний ріст пасажиропотока в найближчі роки [34].

У 2025 році планується завершення проекту будівництва залізничної дороги, яка буде з'єднувати Тель-Авів, Хайфу та Ейлат. Будівництво такої лінії передбачає скорочення часу подорожі між містами, що сприятиме збільшенню кількості туристів до південних регіонів країни. Такі інвестиції стимулюють економічний розвиток регіонів завдяки покращенню доступу до ключових туристичних центрів [35].

Іншим важливим фактором, який сприяє відновленню туристичної мобільності в Ізраїлі є залучення іноземних інвесторів. Прикладом є готельні мережі Hilton і Marriott, які нещодавно відкрили нові готелі в Єрусалимі, Тель-Авіві та на узбережжі Мертвого моря. Всі нові готелі оснащені новітніми системами моніторингу та безпеки, а також розумними технологіями для автоматизації обслуговування, що сприяють підвищенню рівня безпеки та комфорту туристів [37].

Після подій в жовтні 2023 року уряд Ізраїлю почав активно працювати над стимулюванням внутрішнього туризму. Було виділено 10 мільйонів шекелів, були направлені на розвиток внутрішнього туризму, заохочуючи ізраїльтян подорожувати по країні та підтримувати місцевий бізнес. Також ізраїльтяни за власною ініціативою почали обирати відпочинок неподалік від дому та вітчизняні курорти. Це навіть

сприяло появі нового тренду, який називають словом "staycation", утвореним поєднанням "stay" (з англ. – лишитися) та "vacation" (з англ. – відпустка). Термін характеризує відпочинок "недалеко від дому". "Staycation" став порятунком готельного бізнесу країни, адже попит іноземців на відпочинок в Ізраїлі помітно зменшився. Ця тенденція тільки набирає обертів, про це свідчить зростання запитів у 2024 році на відпочинок поряд з домівкою на 25% порівняно з 2023 роком. Таким чином заходи спрямовані на стимулювання внутрішнього туризму, допомогли Ізраїлю забезпечити мобільність населення, підтримати розвиток туристичної інфраструктури та підтримати економічну стабільність.

Ізраїль має імідж країни, яка попри постійні військові конфлікти та терористичну загрозу, не тільки пристосовується та виживає, а ще й розвивається. Україна може перейняти цей досвід задля формування іміджу «країни, яка вистояла». В даному випадку дуже важливо просувати історії стійкості та героїзму. Ізраїль активно використовує різноманітні заходи для показу свого позитивного іміджу закордон.

3.2 Обґрунтування стратегії відновлення туристичної мобільності в Україні у післявоєнний період

Через військові дії, які призвели до економічної нестабільності та спричинили обмеження пересування населення, відновлення туристичної мобільності в Україні набуло особливої актуальності. Повномасштабне вторгнення призвело до зниження як внутрішнього, так і міжнародного туризму. Хоча внутрішній туризм поступово почав адаптовуватись до кризових умов, однак рівень міжнародного туристичного потоку залишається дуже низьким. Основні заходи щодо відновлення туристичної мобільності в Україні можна побачити на рисунку 3.1.

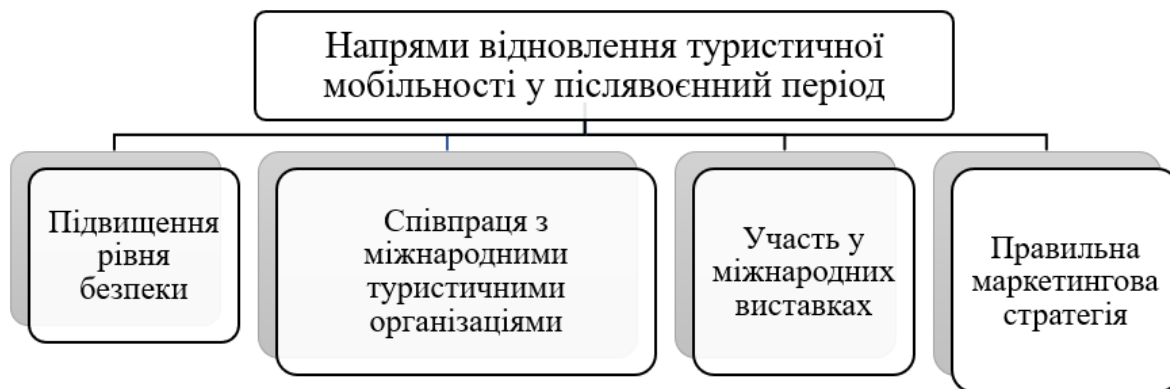


Рис. 3.1. Основні заходи для відновлення туристичної мобільності в Україні у післявоєнний період

Джерело: [38]

Одним з важливих етапів щодо відновлення туристичної мобільності є підвищення рівня безпеки транспортних перевезень. Через військові дії, транспортна мережа в Україні зазнала значних пошкоджень та руйнувань. За оцінкою Київської школи економіки загальні втрати транспортної інфраструктури оцінюються у \$38,5 млрд. Пошкоджено та зруйновано понад 26 тисяч кілометрів автомобільних доріг, що оцінюється у \$28,3 млрд. Втрати залізничного транспорту становлять \$4,3 млрд, інфраструктури портів – \$0,85 млрд, авіаційної галузі – \$2 млрд. Прямі втрати приватного легкового транспорту оцінюються у \$2,2 млрд – знищено або пошкоджено 260 тисяч автомобілів [39].

Не дивлячись на продовження бойових дій на території України, Кабінет Міністрів України розробив та схвалив Національну транспортну стратегію на період до 2030 року. Данна стратегія має комплекс заходів щодо відновлення та вдосконалення транспортної системи України. Також передбачається будівництво та реконструкція транспортної мережі, яка буде здійснюватись за принципом “build back better” - “відбудуй краще, ніж було”, в тому числі з урахуванням стандартів, передбачених міжнародно-правовими зобов’язаннями України у сфері європейської інтеграції, права Європейського Союзу, зокрема стандартів щодо безпеки на транспорті та декарбонізації транспорту.

Незважаючи на вжиття з боку Укртрансбезпеки системних заходів щодо забезпечення належного рівня безпеки на наземному транспорті та проведення роботи із попередження виникнення дорожньо-транспортних пригод, рівень безпеки на дорогах вимагає подальшого вдосконалення. Безпека на дорогах є одним з найважливіших чинників, що впливають на відновлення як внутрішньої мобільності населення, так і на міжнародні туристичні потоки. Тому задля підвищення безпекового рівня транспортної системи в Україні, поступово впроваджуються інтелектуальні транспортні системи. Вони дають змогу забезпечити підвищення ефективності прогнозування пасажиропотоків та рівня безпеки пасажирів під час пересування, тим самим позитивно сприяючи на розвиток транспортної інфраструктури.

Співпраця транспортних кампаній з правоохоронними органами також є дуже важливою задля гарантій безпеки туристів під час здійснення подорожі. Наразі правоохоронними органами та представниками Укртрансбезпеки впроваджуються заходи щодо контролю безпеки під час пасажирських перевезень. Ці заходи сприяють забезпеченню дотримання законів водіями та перевізниками, зниження рівня аварійності та посилення державного контролю за безпекою перевезень. Також задля посилення взаємодії між правоохоронними органами та транспортними компаніями укладаються меморандуми про співпрацю. Наприклад, Національна поліція України та компанії-перевізники планують укласти меморандум про співпрацю у боротьбі з незаконним обігом зброї, що передбачає проведення превентивних заходів та посилення контролю за перевезенням вантажів.

Наступним заходом, що сприятиме відновленню туристичної мобільності в Україні є співпраця з міжнародними туристичними організаціями, що в свою чергу впливатиме на залучення іноземних інвестицій. Прикладом є III Національний туристичний саміт, який проходив у листопаді 2024 року, у Львові. Під час саміту був підписаний меморандум між Державним агентством розвитку туризму та Міжнародною корпорацією з інвестицій в туризм, який сприятиме залученню прямих іноземних інвестицій у туристичну сферу задля відновлення та сталого розвитку туризму в Україні.

Також під час участі України у міжнародній виставці FITUR в Мадриді був підписаний ще один Меморандум про довгострокове партнерство між Державним агентством розвитку туризму та іспанським Аналітичним центром туризму та суспільства. Ключовим напрямом спільної роботи – є започаткування міжнародної кампанії Meet Ukraine. Головна мета, якої розказати міжнародній спільноті про збитки, яких зазнали туристична галузь України внаслідок агресії Росії задля того, щоб залучити інвестиції, які будуть спрямовані на відбудову зруйнованих або пошкоджених об'єктів.

Наступним важливим етапом відновлення туристичних потоків, є правильна маркетингова стратегія. Міністерство закордонних справ України, Міністерство культури та інформаційної політики, Державне агентство розвитку туризму представили нову комунікаційну стратегію популяризації туристичного бренду України. Документ визначає формати, канали та практичні кроки для формування сталого туристичного іміджу України та системного залучення іноземних туристів засобами комунікації і публічної дипломатії. В рамках цієї стратегії було підписано меморандум про співпрацю з Expedia Group Media Solutions, яка є глобальною платформою туристичної реклами, що об'єднує маркетологів із мільйонами мандрівників у межах брендів Expedia Group у сфері популяризації України як туристично привабливої дестинації. Меморандум було підписано на найбільшій у світі міжнародній туристичній виставці ITB BERLIN. Документом передбачена домовленість про проведення спільних маркетингових заходів, направлених на промоцію туристичного потенціалу українських регіонів в тому числі і Криму. Також обмін аналітичною та статистичною інформацією задля кращого розуміння потреб туристів та виявлення нових туристичних магнітів України [13].

Також Україна прагне співпрацювати з Німеччиною для збільшення туристичних потоків. Україна зацікавлена в запозиченні досвіду та здійсненні спільних маркетингових заходів, участі в міжнародних туристичних виставках, проведенні маркетингових досліджень, соціологічних опитувань. Це дасть змогу створити такі туристичні продукти, які зацікавлять німецького туриста.

3.3 Розробка туристичного продукту туризму пам'яті

Після завершення бойових дій на території України дуже важливим завданням є відновлення туристичної галузі. Покращення туристичної мобільності населення та збільшення міжнародних туристичних потоків сприятиме на покращення економічної ситуації в країні та сприятиме на формування позитивного іміджу на міжнародній арені. У відновленні туристичної мобільності важливу роль посідатиме туризм пам'яті, який має на меті збереження історичної пам'яті щодо подій в минулому та формування патріотичної свідомості.

В контексті відновлення туристичної мобільності є необхідним розробляти тематичні тури, які пов'язані з військовою агресією Росії проти України. Тому є доцільним запропонувати тур «Форпост Донбасу», що показуватиме основні етапи супротиву на Сході держави, ознайомить туристів з такими містами, як Слов'янськ, Краматорськ та Костянтинівка та з долею жителів, які опинились в епіцентрі бойових дій. Також під час туру можна подивитися на динаміку змін в цих містах в період з 2014 по 2025 роки.

Тур триватиме 3 дні та розрахований як на внутрішніх, так і на іноземних туристів. Під час туру передбачене проживання в готелі та триразове харчування. Відправною точкою є місто Слов'янськ, де на залізничному вокзалі гід зустріне групу туристів, звідки вони всі разом відправляться заселятись у готель, а потім на екскурсію містом на орендованому автобусі. Перший день туру буде присвячений саме цьому місту, де туристи відвідають місця перших боїв у 2014 році, дізнаються про початок окупації у 2014 році від місцевого гіда. Також за допомогою архівних фото можна буде побачити місто до початку всіх бойових дій. В другий день туру туристи відвідають місто Краматорськ, куди приїдуть зі Слов'янська. В Краматорську туристам буде показано місце авіаудару по штаб-квартирі та буде показано і розказано про наслідки всіх подальших обстрілів. Також буде змога поспілкуватися з місцевим населенням, де вони розкажуть як змінилося місто у період з 2014 по 2025 роки, а вже ввечері група повернеться до Слов'янська. На третій та останній день туру буде відвідано місто Костянтинівка. Починаючи з 2014 року місто є логістичним

центром, тому туристи відвідають залізничну станцію та військовий шпиталь, де буде розказано про всі складнощі та процеси пересування під час війни. Також передбачена піша прогулянка містом, під час якої буде розказана історія міста та за допомогою цифрових технологій продемонстровані зміни в місті з початку 2014 року.

Під час туру туристам будуть надані інформаційні буклети, де буде представлена карта бойових дій та будуть додані QR коди, за допомогою яких, можна буде більш детально та наявно подивитися архівні відео бойових дій, що відбувались в містах. Також для демонстрації порівнянь змін у містах в період з 2014 по 2025 роки будуть використовуватись цифрові 3D реконструкції подій та пошкоджених будівель.

Загальні витрати та вартість туру можна дізнатися з таблиці 3.1.

Таблиця 3.1

Загальні витрати та вартість туру «Форпост Донбасу»

Показники	В розрахунку на 1 особу, грн.	В розрахунку на групу 30 осіб, грн.
Загальні витрати, в т.ч.:	4200	126000
транспорт	1000	30000
проживання	1200	36000
харчування	900	27000
екскурсійне обслуговування	600	18000
вхідні квитки	200	6000
страхування	300	9000
Прибуток, 15% вартості туру	630	18900
Вартість туру	4830	144900

Джерело: складено та розраховано автором

За допомогою даних з таблиці можна розрахувати та побудувати точку беззбитковості. Точка беззбитковості розраховується за даною формулою:

$$\text{Точка беззбитковості} = \frac{\text{Загальні витрати}}{\text{Ціна за одного туриста}} = \frac{126000}{4830} = 26 \text{ осіб}$$

Звідси маємо, що мінімальна кількість туристів для беззбитковості туру складає 26 осіб.

Також результати розрахунку можна побачити на рисунку 3.2, де графічно зображено точку беззбитковості.

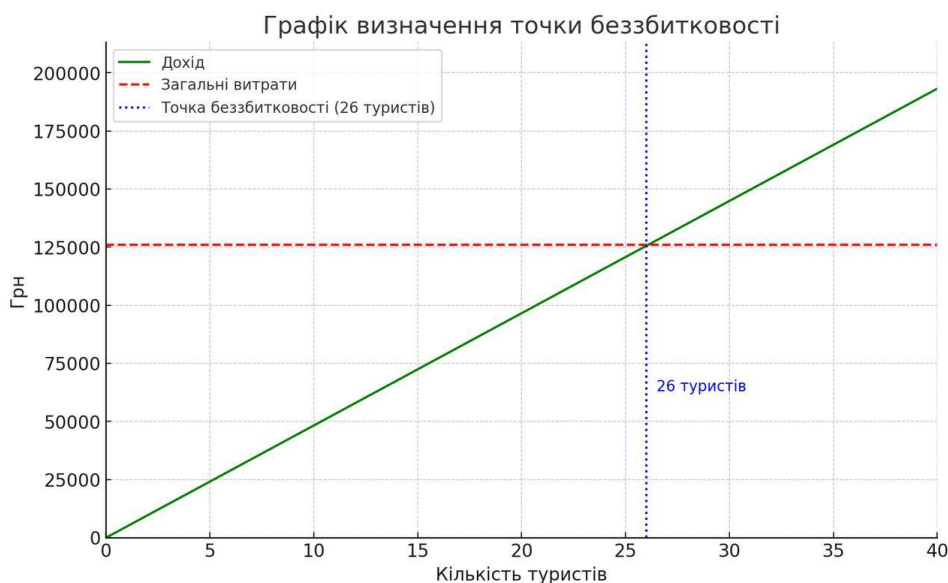


Рис 3.2. Точка беззбитковості туру «Форпост Донбасу»

Джерело: розраховано та побудовано автором

За допомогою розрахунку можна побачити, що даний тур буде не лише корисним у пізнавальних та патріотичних цілях, а ще є цілком економічно обґрунтованим туристичним продуктом. За урахуванням попиту на тематичні тури пам'яті та інформаційної підтримки з боку уряду держави такі тури в майбутньому будуть мати позитивний вплив на відновлення та підвищення туристичної мобільності.

Висновки до розділу III

1. Відновлення туристичної галузі в умовах війни є досить складним процесом, але і водночас необхідним для подальшої підтримки та розвитку економіки країни. Ізраїль показує приклад успішної адаптації та розвитку туризму до воєнних умов. Створення позитивного іміджу на міжнародній арені, залучення іноземних інвесторів

та сприяння розвитку готельного бізнесу впливає не лише на функціонування туристичної галузі країни, а й на її подальший розвиток. Позитивний досвід Ізраїлю може стати прикладом для відновлення туристичних потоків України. Використання таких заходів сприятиме формуванню позитивного іміджу країни, відновленню туристичної мобільності та підтримку економіки держави.

2. Внаслідок повномасштабного вторгнення туристична галузь України зазнала значних втрат, тому питання щодо її відновлення є досить актуальним. Наразі на державному рівні впроваджуються заходи, що сприятимуть підвищенню рівня безпеки під час транспортних перевезень та впровадження інтелектуальних систем. Також було підписано декілька меморандумів, які вже позитивно вплинули на імідж країни та допомагають просувати Україну на міжнародній арені, а в подальшому сприятимуть залученню іноземних інвестицій. Сукупність заходів, що наразі впроваджуються, сприятимуть поступовому відновленню як внутрішньої, так і міжнародної туристичної мобільності.

3. Відновлення туристичної мобільності в Україні у післявоєнний період є дуже важливим завданням задля економічного розвитку країни. Туризм пам'яті присвячений подіям починаючи з 2014 року матиме вплив не лише на збереження історичної пам'яті, а й на підвищення рівня внутрішнього туризму та залучення іноземних туристів. Розроблений тур «Форпост Донбасу» є прикладом поєднання історичної цінності та економічної доцільності, що підтверджується розрахунком точки беззбитковості. За допомогою підтримки з боку держави такі тури сприятимуть відновленню та розвитку туристичної мобільності в Україні.

ВИСНОВКИ

Результати проведених досліджень щодо розробки заходів відновлення туристичної мобільності у туристичних регіонах України дозволяють зробити такі висновки:

1. Туристична діяльність в Україні є важливою складовою соціально-економічного розвитку країни, яка регулюється чинним законодавством. Головним документом є Закон України «Про туризм», який визначає організаційні та правові засади здійснення туристичної діяльності. Окрім цього закону є й інші законодавчі акти, які відіграють важливу роль у регулюванні ліцензування, договірних відносинах та захисту прав споживачів. Також регулювання здійснюється органами влади, основними з яких є Кабінет Міністрів України та Державне агентство розвитку туризму. Вони забезпечують контроль за якістю туристичних послуг, розвиток туристичної інфраструктури та підтримку національного туристичного продукту. Незважаючи на наявність правового регулювання у галузі туризм, законодавча база потребує вдосконалення. Необхідне спрощення процедур для ведення туристичного бізнесу та розвиток правових механізмів, спрямованих на підтримку внутрішнього та міжнародного туризму.

2. Туристична мобільність є важливою частиною у розвитку сучасного туризму, що впливає на міжнародну співпрацю, економічні та соціальні процеси. Вона залежить від економічних, соціальних, політичних та технологічних факторів, які в свою чергу визначають частоту, мету та доступність подорожей. Детальне вивчення впливу цих факторів дозволить прогнозувати зміни щодо туристичних потоків та адаптувати туристичні послуги до змін.

3. Туристична мобільність в Україні бере свій початок ще за часів Київської Русі та формується під впливом соціально-економічних та політичних факторів. Ключову роль у формуванні мобільності відігравали курорти, створення туристичних бюро та розвиток транспортних сполучень. В певний період туристична мобільність почала стрімко розвиватись під впливом інтеграції та безвізового режиму з Європейським

Союзом, але певні соціально-політичні процеси значно вплинули на туристичні потоки, що спричинило зміщення акценту на внутрішній туризм.

4. Повномасштабне вторгнення значно вплинуло на туристичну галузь України. Воно призвело до скорочення в'їзного туризму та як наслідок до значних економічних втрат країни. Попри все у 2023 році спостерігається поступове відновлення туристичної активності, зокрема почався розвиток та відновлення внутрішнього туризму. Про відновлення та адаптацію до нових умов туристичної галузі свідчить зростання туристичного збору у 2023 та 2024 роках. Виїзний туризм також зазнав певних змін, наразі українці віддають перевагу автобусним турам та подорожам в країни, де мало ймовірно зустрітися з росіянами. Попри скорочення частки міжнародних туристів, Україна все одно продовжує приваблювати іноземців, хоча вони здебільшого відвідують країну з гуманітарними або дипломатичними місіями. Загалом, туристична галузь в Україні демонструє свою гнучкість та здібність щодо пристосування до кризових умов, а основним фактором підтримки економіки країни стає розвиток внутрішнього туризму.

5. На туристичну мобільність в Україні впливають такі соціально-економічні фактори, як: рівень інфляції, курс валюти та доходи населення. Різке зростання рівня інфляції у 2022 році призвело до різкого зростання цін на товари та послуги, що в свою чергу призвело до зниження купівельної спроможності населення. Знецінення національної валюти привело до зміщення фокусу з виїзного на внутрішній туризм. Повномасштабне вторгнення у 2022 році стало причиною масової міграції населення України закордон, що також вплинуло на туристичні потоки. Незважаючи на складну ситуацію в країні, туристична мобільність населення поступово відновлюється завдяки стабілізації економічного стану країни, зростанню доходів населення та розвитку внутрішнього туризму.

6. Розвинена транспортна інфраструктура відіграє важливу роль на туристичну мобільність. Аналіз відмінностей розвитку транспортної інфраструктури в Україні та країнах Європейського союзу показало як це впливає на туристичні потоки. Україна має розгалужену транспортну мережу, але є проблеми, які стосуються низької якості дорожнього покриття та зношеності залізничної інфраструктури. Також в наслідок

бойових дій відбулася руйнація дорожньої інфраструктури. Але починаючи з 2023 року спостерігається активне її вдосконалення завдяки державним програмам та міжнародним інвестиціям. Через повномасштабне вторгнення відбулося закриття повітряного простору для цивільних авіаперевезень, але українські авіакомпанії продовжують свою діяльність закордоном. Щодо країн Європейського Союзу, то вони мають значно краще розвинену транспортну інфраструктуру, зокрема якісне дорожнє покриття, швидкісні потяги та доступність авіаперевезень. Щорічні інвестиції та наявність єдиної транспортної політики, позитивно впливають на туристичну мобільність населення.

7. Відновлення туристичної галузі в умовах війни є досить складним процесом, але і водночас необхідним для подальшої підтримки та розвитку економіки країни. Ізраїль показує приклад успішної адаптації та розвитку туризму до воєнних умов. Створення позитивного іміджу на міжнародній арені, залучення іноземних інвесторів та сприяння розвитку готельного бізнесу впливає не лише на функціонування туристичної галузі країни, а й на її подальший розвиток. Позитивний досвід Ізраїлю може стати прикладом для відновлення туристичних потоків України. Використання таких заходів сприятиме формуванню позитивного іміджу країни, відновленню туристичної мобільності та підтримку економіки держави.

8. Внаслідок повномасштабного вторгнення туристична галузь України зазнала значних втрат, тому питання щодо її відновлення є досить актуальним. Наразі на державному рівні впроваджуються заходи, що сприятимуть підвищенню рівня безпеки під час транспортних перевезень та впровадження інтелектуальних систем. Також було підписано декілька меморандумів, які вже позитивно вплинули на імідж країни та допомагають просувати Україну на міжнародній арені, а в подальшому сприятимуть залученню іноземних інвестицій. Сукупність заходів, що наразі впроваджуються, сприятимуть поступовому відновленню як внутрішньої, так і міжнародної туристичної мобільності.

9. Відновлення туристичної мобільності в Україні у післявоєнний період є дуже важливим завданням задля економічного розвитку країни. Туризм пам'яті присвячений подіям починаючи з 2014 року матиме вплив не лише на збереження

історичної пам'яті, а й на підвищення рівня внутрішнього туризму та залучення іноземних туристів. Розроблений тур «Форпост Донбасу» є прикладом поєднання історичної цінності та економічної доцільності, що підтверджується розрахунком точки беззбитковості. За допомогою підтримки з боку держави такі тури сприятимуть відновленню та розвитку туристичної мобільності в Україні.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Закон України «Про внесення змін до Закону України «Про туризм» № 1282-IV від 18 листопада 2003 р.
2. Про затвердження Державної стратегії регіонального розвитку на період до 2020 р. : постанова Кабінету Міністрів України від 06 серпня 2014 р. № 385 // Офіційний вісник України. – 2014. – № 70. – С. 23.
3. Про затвердження заходів щодо розвитку іноземного і внутрішнього туризму : постанова Кабінету Міністрів України від 27 червня 2003 р. № 390-р // Офіційний вісник України. – 2003. – № 27. – С. 207.
4. Верховна Рада України.URL: <http://www.rada.gov.ua>. (дата звернення: 10.03.2025)
5. Nikolaienko V. Tourist mobility: sociological theory and implementation practices // E3S Web of Conferences. URL: https://www.e3s-conferences.org/articles/e3sconf/pdf/2024/38/e3sconf_greenenergy2024_08025.pdf. (дата звернення: 10.03.2025)
6. UNWTO. International Tourism Trends and Mobility. – Madrid : World Tourism Organization, 2021.
7. Richards G. Cultural Tourism and Mobility. – London : Routledge, 2018.
8. Buhalis D. Technology and Tourism Mobility. – New York : Springer, 2020.
9. OECD. Tourism Trends and Policies. – Paris : OECD Publishing, 2021.
10. Hall C. M. Tourism Mobility and Development. – New York : Routledge, 2019.
11. Розвиток туристичного бізнесу регіону: Школа І.М., Ореховська Т.М., Корольчук О.П., Кифяк В.Ф., Бутирська І.В., Бурдяк О.М., Гут Л.В., Рошило В.І., Полянко В.В., Козменко В.М., Гомба Л.А., Василенко Л.П., Виклюк Я.І., Ляхов С.Д., Севрюкова М.В., 2007. 992 с.
12. Кифяк В.Ф. Організація туристичної діяльності в Україні: навч. посіб. Чернівці: Книги-XXI, 2003. - 300 с.
13. Державне агентство розвитку туризму України. – URL: <https://www.tourism.gov.ua> (дата звернення: 30.03.2025)

14. Попович В.Д. Вплив соціально-економічних факторів на туристичну мобільність в Україні. *Туристичний та готельно-ресторанний бізнес: світовий досвід та перспективи розвитку для України*: матеріали V Міжнародної науково-практичної конференції здобувачів вищої освіти (м. Одеса, 9 квітня 2025 р.). Одеса: ОНЕУ, 2025. С. 191 – 195.

15. Грищенко С. І. Аналіз динаміки податкових надходжень і туристичного збору в регіональному розрізі: сучасні українські реалії : [рекомендовано до друку на засіданні Вченої ради факультету управління та бізнес-дизайну Київського національного університету технологій та дизайну, протокол № 3 від 20 вересня 2024 р.]. – [Київ] : [КНУТД], 2024. – 138 с.

16. Казакова М. Попит українських туристів на подорожі за кордон у 2024 році // РБК-Україна. URL: <https://www.rbc.ua/rus/travel/popit-piku-kih-krayin-ukrayintsi-poyidut-1717676189.html> (дата звернення: 30.03.2025)

17. Державна прикордонна служба України. URL: <https://dpsu.gov.ua/ua/news/45250-pidsumki-operativno-sluzhbovoyi-diyalnosti-prikordonnikiv-za-11-misyaciv> (дата звернення: 30.03.2025)

18. Державна служба статистики України. URL: <https://www.ukrstat.gov.ua/> (дата звернення: 30.03.2025)

19. Іванов П. Р. Вплив економічної нестабільності на туристичні подорожі в Україні // Економічний аналіз. – 2023. – № 4. – С. 45–58.

20. Міністерство економіки України. Огляд інфляції. URL: <https://me.gov.ua/download/6491af66-c88f-4a27-acc0-259e331807fc/file.pdf> (дата звернення: 30.03.2025).

21. Васильчишин В. Я. Наслідки війни для доходів населення України // *Відновлення України у повоєнні часи: виклики, стратегічні пріоритети, ресурсне забезпечення, потенціал майбутнього розвитку* : матеріали міжнародної науково-практичної конференції. – 2024. – С. 185–187.

22. Національний банк України. Звіт про монетарну політику та обмінний курс. – Київ : НБУ, 2023. – 108 с.

23. Сидоренко А. І. Вплив курсу валюти на ціни на туристичні послуги в Україні // Економічний вісник. – 2023. – № 2. – С. 44–52.
24. Chorna N., Antoniuk K. Трансформація внутрішнього туризму в Україні під час війни: прогнозування перспективних видів туризму // SWorldJournal. – 2024. – № 24-02. – С. 190–195.
25. Міністерство розвитку громад та територій України. URL: <https://mindev.gov.ua/>. (дата звернення: 30.03.2025)
26. Офіційний сайт перевізника Ecolines. URL: <https://ecolines.net>. (дата звернення: 30.03.2025)
27. Європейська комісія. URL: <https://ec.europa.eu/eurostat>. (дата звернення: 30.03.2025)
28. 60–240 кілометрів: якою середньою швидкістю їздять потяги в Україні та інших країнах Європи // Слово і Діло. URL: <https://www.slovoidilo.ua/2021/12/07/infografika/suspilstvo/60-240-kilometriv-yakoyu-serednoyu-shvydkistyu-yizdyat-potyahy-ukrayini-ta-inshyx-krayinax-yevropy> (дата звернення: 30.03.2025).
29. Міжнародна асоціація повітряного транспорту. URL: <https://www.iata.org/>. (дата звернення: 30.03.2025)
30. Кабінет Міністрів України. URL: <https://www.kmu.gov.ua/> (дата звернення: 30.03.2025)
31. Eureporter. Passenger Traffic Reaches Nearly 95% of Pre-Pandemic Levels in 2023. URL: <https://uk.eureporter.co> (дата звернення: 30.03.2025)
32. Israel Ministry of Tourism. Tourism Recovery Strategy 2023. – Jerusalem : Government of Israel, 2023. URL: <https://www.gov.il>. (дата звернення: 20.04.2025)
33. Elbit Systems. Autonomous Border Control Solutions. URL: <https://www.elbitsystems.com>. (дата звернення: 20.04.2025)
34. Israeli Airports Authority. Ben Gurion Airport Expansion. URL: <https://www.gov.il>. (дата звернення: 20.04.2025)
35. Ministry of Transport and Road Safety. New Rail Projects in Israel. URL: <https://www.gov.il>. (дата звернення: 20.04.2025)

36. International Transport Forum. Smart Mobility Solutions in Israel. URL: <https://www.itf-oecd.org>. (дата звернення: 20.04.2025)
37. Israel Hotel Association. Growth of Hotel Industry in Israel. URL: <http://www.israelhotels.org.il/>. (дата звернення: 20.04.2025)
38. Кириченко О. В. Recovery of tourism in Ukraine in the post-war period: Croatia and Israel experience // Київський економічний науковий журнал. – 2024. – № 6. – С. 59–65.
39. Зінов'єв Д. М. Відновлення інфраструктури України у післявоєнний період / відповідальний за випуск Чернега В. М.:2024. – 41 с.