

Title of the monograph - Theoretical Foundations in Economics and Management

Section - Tourism and hotel and restaurant business

## **ВПЛИВ ПРИДОРОЖНЬОЇ ТА ТУРИСТИЧНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ НА РОЗВИТОК АВТОТУРИЗМУ В УКРАЇНІ**

**Галасюк Світлана**

Кафедра туристичного та готельно-ресторанного бізнесу,  
Одеський національний економічний університет

Найчастіше термін «автотуризм» означає подорожі, в яких основним засобом пересування виступає автотранспорт. Основними видами автотуризму вважаються такі: подорожі на автомобілі (власному, орендованому) чи автобусі, караванінг, джипінг, автосафарі.

Згідно законодавству нашої країни автомобільний туризм є самостійним видом туризму, що закріплено в статті 5 Закону України «Про туризм» [1]. Багато українців обирають саме цей вид туризму з таких причин: зростання парку особистого автотранспорту за рахунок імпорту закордонних автомобілів; підвищення надійності автомобільної техніки; розширення спектру пропозицій з ремонту автомобільної техніки зарубіжних марок [2]; мобільність подорожі за рахунок самостійного вибору маршруту та тривалості поїздки; створення умов для планування поїздки відповідно до її бюджету; економічність подорожі у порівнянні з готовими турами на підставі зменшення витрат при збільшенні кількості людей, подорожуючих разом; застосування GPS-навігації тощо.

Доцільність розвитку автотуризму в Україні виявляється в такому:

- активізація розвитку внутрішнього та в'їзного туризму (зокрема туризму вихідного дня);
- низьковитратне освоєння туристичних територій;
- розвиток регіональної інфраструктури: об'єктів придорожного сервісу, засобів розміщення та закладів харчування;
- створення додаткових робочих місць;

- можливість використання при створенні мережі об'єктів придорожного сервісу земель, забудову яких для інших цілей заборонено;
- формування іміджу країни як привабливої для туризму.

Автотуризм має власні особливості, які виражаються в його перевагах та недоліках (таблиця 1).

Таблиця 1

### Особливості розвитку автотуризму

Переваги	Недоліки
Повна свобода дій щодо вибору маршруту подорожі та поява зручної навігації	Можлива втома від дороги
Пізнавальність подорожей – можливість обирати ті місця, які насправді цікаві для туристів	Обов'язкова наявність декількох кермувальників
Повнота набору супутніх послуг – відвідування різноманітних розваг та створення власної екскурсійної програми	Підготовка додаткових документів для виїзду за кордон («Зелена карта»)
Зручність перевезення багажу	Ймовірні витрати на ремонт автомобіля в разі його поломки
Вигідна вартість подорожі у розрахунку на кожного учасника	Ймовірність ДТП або штрафів за порушення правил дорожнього руху

Джерело: розроблено автором

Разом із тим, Україна, яка протягом багатьох десятиліть приймала велику кількість іноземних туристів, останніми роками перетворилась на емісійний туристичний ринок з негативним сальдо туристичного балансу (-\$6,3 млрд), посідаючи 10 місце у світі з цього показника [3]. Виїзний туристопотік із нашої країни став більшим, ніж в'їзний, що було спричинено лібералізацією та скасуванням візових формальностей для туристичних подорожей за кордон, орієнтацією туроператорського сектору на обслуговування переважно виїзних туристів, слабкою рекламою національного туристичного продукту за межами України, нестабільною соціально-економічною та політичною ситуацією, а з 24.02.2022 року – воєнним станом та військовими діями на нашій території.

За даними, оприлюдненими «World Economic Forum» у 2019 році, частка туристичного сектору у ВВП України становила лише 1,4%, а питома вага зайнятих у сфері туризму – 1,3%, що надто мало [4].

Україна, будучи найбільшою за площею країною Європи і володіючи унікальними природними ресурсами та культурно-історичними пам'ятками, посідає 78 місце серед 140 країн світу згідно з рейтингом конкурентоспроможності туристичного сектора, який раз на два роки публікує «World Economic Forum» [4]. Інтегральна оцінка використання туристичних можливостей України за даними 2019 року становить лише 3,7 бали із 7 можливих (найближчі конкуренти – Шрі-Ланка і Вірменія). Проте позитивним явищем було підвищення рейтингу України за період 2017-2019 років на 10 позицій (таблиця 2).

Таблиця 2

Рейтинг туристичної привабливості України за даними  
«The Travel & Tourism Competitiveness Report»

Показники		Значення показників по роках	
		2017	2019
Індекс конкурентоспроможності подорожей і туризму	місце / максимум	88 / 136	78 / 140
	бали / максимум	3,5 / 7	3,7 / 7
Ефективність маркетингу і брендингу для залучення туристів	місце	103	101
	бали / максимум	3,6 / 7	3,8 / 7
Розвиток інфраструктури туристичного сервісу	місце	71	65
	бали / максимум	4 / 7	4,3 / 7
Якість туристичної інфраструктури	місце	107	105
	бали / максимум	3,9 / 7	4,1 / 7
Готельна інфраструктура – кількість номерів у розрахунку на 1000 осіб місцевого населення	місце	103	106
	кількість номерів на 1000 осіб	2	2
Середні ціни на послуги розміщення в готелях	місце	29	31
	\$	95,4	102,7
Витрати із державного бюджету на транспортну інфраструктуру	місце	36	31
	% / 100%	5,1 / 100	5,5 / 100
Щільність автодоріг	місце	68	69
Щільність асфальтованих доріг	місце	52	49
Рівень цін на пальне	місце	65	47
	\$	1,16	0,73
Якість автодорожньої інфраструктури	місце	132	123
	бали / максимум	2,4 / 7	2,7 / 7

Складено за джерелом [4]

Показники України в Індексі конкурентоспроможності туристичного сектору поступаються показникам більшості зіставних країн (держави – нові члени ЄС та члени СНД, включаючи країни-сусіди), за винятком держав центральної Азії та, частково, Кавказу, чії значення ще нижчі.

Певне покращення позицій України в рейтингу 2019 р. відбулося головним чином завдяки складовим, пов'язаним із показниками розвитку туристичної інфраструктури, – переміщення з 71 місця на 65 та збільшення індексу з 4,0 до 4,3 балів із 7 можливих. Тобто Україна знаходиться практично всередині рейтингу, однак для такої багатой на туристичні ресурси держави цього недостатньо.

Варто звернути увагу на низькі показники розвитку засобів розміщення в Україні. Так, наша держава може запропонувати лише 2 номери у розрахунку на 1 тис. місцевих жителів, хоча по світових мірках середнє значення цього показника становить 10 номерів. Крім того, середні ціни на номери в українських готелях досить високі – від \$95,2 до \$102,7, у разі чого Україні належать 29 та 31 місця у світовому рейтингу за 2017 і 2019 роки, що не дуже добре позначається на її конкурентоспроможності.

Згідно звіту «World Economic Forum» можливості України для розвитку автотуризму досить низькі. Так, за показником «якість автодорожньої інфраструктури» нашій державі вдалося піднятися лише з 132 на 123 місце впродовж 2017-2019 років. Серед європейських країн більш гірша ситуація з автодорогами тільки у Молдові; решта держав знаходяться в Африці, Центральній Америці і Близькому Сході та мають низькі показники соціально-економічного розвитку. Якість автодорожньої інфраструктури України оцінюється у 2,7 бали із 7 можливих.

Однак у 2020 році стартувала програма Президента України «Велике будівництво», завдяки якій було відремонтовано багато кілометрів автодоріг, особливо між обласними центрами. Проте на сьогоднішній день в Україні триває війна, і велика кількість об'єктів дорожнього сервісу зруйнована. Так, станом на 17.03.2022 року, з початку військової агресії РФ в Україні збитки,

нанесені цивільній інфраструктурі, оцінюються у \$62,6 млрд. Зокрема, було пошкоджено та знищено 15 тис. км автодоріг загального користування на суму \$16,9 млрд та 350 мостів – на \$12,2 млн, а також втрачено 5 тис. км залізничних колій, виведено з ладу 15 аеропортів [5].

Разом із тим, у мирний час витрати із державного бюджету на транспортну інфраструктуру поступово зростали – з 5,1% до 5,5% за 2017-2019 роки, а з 2020 року – ще більше. За цим показником Україна посідала 36 і 31 місце у світовому рейтингу за досліджуваний період часу.

Рівень цін на паливо оцінюється у \$1,16 в 2017 році та у \$0,73 в 2019 році. Ймовірно, зменшення цін відбулось через відкриття регіональних АЗС, які не належать до відомих мережевих операторів ринку. З цього показника Україна підвищила свій рейтинг, перемістившись з 65 на 47 місце за два роки.

Щільність автодоріг, зокрема асфальтованих, у 2019 році дозволила нашій країні посісти 69 та 49 місце відповідно. Значення цього показника вказує на необхідність подальшого розвитку системи автодорожнього сервісу.

Більш детальна інформація про транспортно-експлуатаційний стан автодоріг України у довоєнний період (до 24.02.2022 р.) свідчить, що:

- майже всі автомобільні шляхи України проходять через населені пункти, що не відповідає вимогам до міжнародних транспортних коридорів, адже призводить до обмеження швидкості руху автомобільного транспорту;
- транспортно-експлуатаційний стан автошляхів незадовільний: 51,1 % не відповідає вимогам за рівністю, 39,2 % - за міцністю;
- середня швидкість руху на автошляхах України у 2-3 рази нижча, ніж у західноєвропейських країнах.

Це пояснюється зокрема тим, що тягар на утримання транспортної мережі на душу населення в Україні є більшим порівняно з європейськими країнами через відносно невелику щільність населення (76 осіб / км<sup>2</sup>), низьку купівельну спроможність громадян (1/5 купівельної спроможності Єврозони), порівняно невеликий парк автомобілів та значну територію країни [6].

Загальна мережа автошляхів загального користування становить 169,5 тис. км., з яких 165,8 тис. км. – з твердим покриттям. Вигідне географічне положення України зумовлює проходження її територією європейських транспортних коридорів № 3, 5, 7, 9; коридорів «Організації співробітництва залізниць» (ОСЗ) № 3, 4, 5, 7, 8, 10 та транспортного коридору «Європа-Кавказ-Азія» (ТРАСЕКА) [7].

Автомобільні дороги загального користування поділяються на:

- дороги державного значення (міжнародні, національні та регіональні дороги);
- дороги місцевого значення (територіальні, обласні та районні дороги).

Переліки доріг державного та місцевого значення, у тому числі їх ділянок, що суміщаються з вулицями міст та інших населених пунктів, затверджується Кабінетом Міністрів України. Ці дороги перебувають у державній власності і не підлягають приватизації. Вони є складовою Єдиної транспортної системи України і мають задовольняти потреби суспільства в автомобільних пасажирських і вантажних перевезеннях.

Як вже зазначалось, у 2020 році стартувала програма «Велике будівництво», що реалізується Кабінетом Міністрів України, Міністерством інфраструктури під патронатом Президента України Володимира Зеленського. По всій країні відбувався ремонт та модернізація окремих ділянок автомобільних доріг (таблиця 3).

Таблиця 3

Ремонт та модернізація об'єктів дорожньої інфраструктури  
за проектом «Велике будівництво»

Інфраструктурні об'єкти	Од. вим.	Значення показників по роках		
		2020 (факт)	2021 (факт)	2022 (план)
Дороги державного значення	км	4056	5098	5500
Дороги місцевого значення	км	2527	2190	1400
Мости	од.	250	258	258

Складено за джерелом [7]

Завдяки реалізації проєкту «Велике будівництво» в Україні значно покращився стан автодоріг – особливо тих, які з’єднують обласні центри та інші великі міста держави. Це підвищило в рази зацікавленість автотуристів у подорожах нашою країною.

Проте за даними порталу «Автострада: актуальний стан автодоріг», де мандрівники обмінюються інформацією, в Україні ще існувало багато проблем, які потрібно було вирішувати в мирний, довоєнний час.

Так, станом на лютий 2022 року досить багато автодоріг, особливо регіонального значення, отримували незадовільні оцінки по відгуках автомобілістів (таблиця 4).

Таблиця 4

Оцінка стану автодоріг загального користування державного значення в Україні за відгуками автомобілістів

Види автодоріг	Кількість трас, од.	Од. вим.	Загальна довжина	Оцінка стану автодоріг		
				добре	задовільно	погано
Міжнародні (М)	29	тис. км	8,2	2,2	4,3	1,7
		%	100	27	52	21
Національні (Н)	22	тис. км	5,0	1,6	2,5	0,9
		%	100	32	50	18
Регіональні (Р)	77	тис. км	9,9	1,6	4,7	3,6
		%	100	16	48	36

Складено за джерелами [8; 9]

Варто звернути увагу на дуже низькі оцінки, які характеризують стан українських автодоріг, особливо міжнародних, які суміщаються з міжнародними транспортними коридорами, входять до Європейської мережі автошляхів і мають забезпечувати міжнародні автомобільні перевезення. Такі автотраси становлять лише 4,9% довжини всіх автомобільних доріг України, що також є низьким значенням цього показника, враховуючи, що наша країна – найбільша в Європі за територією.

Для розвитку автотуризму дуже важливо своєчасно заправляти паливом автотранспорт. Незважаючи на те, що на дорогах України є певна кількість заправок, не на кожній із них паливо відповідає міжнародним стандартам. При

заправці неякісним бензином (дизелем, газом) транспортний засіб може швидко вийти з ладу і вимагати дорогого ремонту. В даному випадку довести, що причиною стало саме пальне і притягнути до відповідальності недбайливих власників АЗС, практично неможливо. Тому щоб автомобіль не став «жертвою» неякісного пального, потрібно наперед вивчити ринок АЗС в Україні. Рейтинг заправок з якісним паливом представлено в таблиці 5.

Таблиця 5

Рейтинг АЗС України з якісним паливом

Назва мережі АЗС	Кількість заправок	Поширення	Країни-постачальники пального	Країна-власник мережі АЗС
WOG	335	Вся територія країни	Румунія, Литва	Україна
KLO	64	Центральна Україна	Європа	Україна
OKKO	400	Вся територія	Литва, Польща, Угорщина, Румунія	Україна
SOCAR	55	9 областей	Азербайджан	Азербайджан
SHELL	132	20 областей	Велика Британія	Велика Британія
AMIC	200	Вся територія країни	Литва	Австрія
БРСМ	204	Вся територія	Європа	Україна
UPG	73	17 областей	Європа	Україна
УКРНАФТА	500	Вся територія	Україна	Україна
GLUSCO	127	13 областей	Литва	Швейцарія

Складено за джерелом [10]

Усі перелічені АЗС надають автомобілістам додаткові послуги – харчування в кафе або ресторанах, продаж товарів споживацького попиту у міні-маркетах, автомийка, підкачування шин, заряджання електрокарів тощо. Діють програми лояльності для клієнтів.

Проте, в Україні є багато АЗС, які торгують неякісним паливом та не пропонують додаткових зручностей. Також туристи, подорожуючі другорядними дорогами (обласними, територіальними, районними), стикаються з проблемами неякісних доріг, відсутністю автозаправок та станцій з технічного

обслуговування та ремонту автомобілів. Також в Україні практично відсутні послуги з оренди автомобілів для подорожей країною.

Об'єктами придорожного сервісу, покликаними забезпечити нічліг та відпочинок автотуристів, є мотелі та кемпінги, в яких можна розмістити свій караван (трейлер) або кемпер. В країнах Європи та Північної Америки караванізація виявилась найбільш популярною та привабливою формою організації туристичних поїздок, адже автотуризм загалом та караванінг зокрема внаслідок впливу Covid-19 сприяють дотриманню нових правил і норм життєдіяльності. Подорожуючи на власному або орендованому автотранспорті, турист мінімізує контакти з іншими особами порівняно з використанням авіаперельотів, залізничних або автобусних перевезень. Такий вид туризму сприяє дотриманню соціальної дистанції та водночас психологічному комфорту туриста, що висувається на перший план [11]. Однак в Україні караванінг як вид автотуризму не здобув поширення через практично повну відсутність пропозицій щодо придбання або оренди кемперів та трейлерів.

Об'єкти нерухомості, які найбільше відповідають поняттю «мотель», переважно розташовані в структурі основних трас, які з'єднують столицю України зі Сходом і Заходом держави. Проте кількість цих засобів розміщення мінімальна. Варто зазначити, що такий сегмент бізнесу, як придорожня туристична інфраструктура, характеризується низьким порогом входження і невисокою конкуренцією. Загалом в Україні ринок насичений не більше ніж на 30%. Цей показник вищий на дорогах біля великих міст (Київ, Львів, Харків), але не перевищує 70-80% [12].

Сучасна інфраструктура придорожного сервісу в Україні найбільш розвинена на трасах між Чопом, Києвом та Харковом (таблиця 6).

Згідно зі статистичними даними, нині лише 2,8% від загальної кількості осіб, які скористалися послугами засобів розміщення України, зупинялися в мотелях. Ці ж дані говорять про дуже незначну щільність мотелів на трасах. На сьогоднішній день не можна назвати точну цифру кількості придорожніх мотелів, оскільки багато з них навіть не зареєстровані офіційно.

Характеристика придорожньої туристичної інфраструктури окремих трас України

Траса	Протяжність	Середня швидкість руху	Час у дорозі	Кількість об'єктів інфраструктури		
				Мотелі	Заклади харчування	АЗС
М-06 (Є40) Київ-Чоп	812 км	77 км/год	10,5 год	16	31	237
М-12 (Є50) Львів-Дніпро	944 км	67 км/год	14 год	11	16	164
М-03 (Є40) Київ-Харків	477 км	80 км/год	6 год	9	34	193
Є50 Київ-Одеса	475 км	90 км/год	5,5 год	8	18	130

Складено за джерелами [7; 13]

«Бум» будівництва мотелів в Україні спостерігався напередодні проведення чемпіонату з футболу «Євро-2012». Середній рейтинг українських мотелів, зареєстрованих на Booking.com, становить приблизно 7,6 бали із 10 можливих. Відгуки клієнтів про отримане обслуговування дозволяють виявити основні проблеми, з якими стикаються автотуристи під час розміщення в них: погана звукоізоляція в номерах, у разі чого шум автотраси заважає повноцінному відпочинку; погана вентиляція номерів, розташованих над станцією технічного обслуговування, що викликає нарікання на шум від ремонтних робіт та запахи від пально-мастильних матеріалів; нестабільна робота інтернету або повна його відсутність; комплектування номерів застарілими меблями, неякісною сантехнікою та постільною білизною; нестача гарячої води через невеликий об'єм бойлеру тощо. Позитивними рисами українських мотелів автотуристи визначають такі: зручне розташування мотелів неподалік від крупних міст та інших населених пунктів; смачні страви у закладах ресторанного господарства; ввічливий персонал; низькі ціни на розміщення та харчування. Представлені дані свідчать про наявність певної матеріально-технічної бази мотелів, яка може бути розширена за умов активізації автотуризму в Україні [14].

У таблиці 7 зроблено SWOT-аналіз розвитку автотуризму та об'єктів придорожнього сервісу в Україні.

Таблиця 7

SWOT-аналіз розвитку автотуризму та об'єктів придорожнього сервісу в Україні

Сильні сторони	Слабкі сторони
<ul style="list-style-type: none"> <li>- унікальні природні ресурси – гори, моря, річки, мальовничі дестинації;</li> <li>- багата культурно-історична спадщина, традиції та звичаї українського народу;</li> <li>- соціально-економічні фактори – підвищення рівня життя, збільшення загального автопарку, наявність мереж АЗС з якісним паливом;</li> <li>- розвиток інфраструктури придорожнього сервісу;</li> <li>- реалізація проєкту «Велике будівництво»;</li> <li>- створення окремих проєктів для розвитку автотуризму (наприклад, «Дорогами вина та смаку Бесарабії»);</li> <li>- налагодження дружніх відносин із сусідніми країнами</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- низька якість автодоріг, особливо у міжрайонному сполученні;</li> <li>- відсутність автобанів;</li> <li>- недостатня кількість АЗС з якісним паливом;</li> <li>- нестача СТО поруч з АЗС на автодорогах;</li> <li>- мала кількість мотелів і кемпінгів та інформації про їх наявність;</li> <li>- відсутність можливості оренди автомобілів та караванів;</li> <li>- небезпечність руху та загроза ДТП;</li> <li>- можливість виникнення поломок автотранспорту:</li> <li>- безсистемне розміщення об'єктів придорожнього сервісу;</li> <li>- відсутність автотранспорту у власності туроператорів</li> </ul>
Можливості	Загрози
<ul style="list-style-type: none"> <li>- переваги розвитку автотуризму перед іншими видами транспортних подорожей при застосуванні карантинних обмежень, пов'язаних із встановленням соціальної дистанції;</li> <li>- створення та просування нового конкурентоспроможного продукту для розвитку автотуризму;</li> <li>- впровадження інновацій в обслуговуванні автотуристів;</li> <li>- реклама можливостей українського автотуризму на світовому туристичному ринку;</li> <li>- приплив інвестицій в Україну на розвиток туристичної інфраструктури</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- воєнний стан (війна);</li> <li>- соціально-економічні проблеми (криза, зруйнування загальної та туристичної інфраструктури);</li> <li>- карантинні обмеження внаслідок пандемії коронавірусу (локдаун, закриття кордонів для приїзду іноземних туристів);</li> <li>- природні катастрофи (землетруси, підвищення рівня радіації тощо)</li> </ul>

Джерело: розроблено автором

Таким чином, основні проблеми в розвитку автотуризму та об'єктів придорожнього сервісу України полягають у такому:

- нерозвинутість регіональної придорожньої інфраструктури і низька якість доріг регіонального значення;
- фактична відсутність обладнаних кемпінгів, кемпостоянок і мінімальної дорожньої інфраструктури для подорожувальників на автомобілях;
- відсутність системи класифікації кемпінгів та кемпостоянок;
- невелика кількість пропозицій автотуристичних маршрутів;
- відсутність єдиної інформаційної системи бронювання автобудинків, караванів, кемперів, місць розміщення на кемпостоянках і в кемпінгах;
- недостатність інформаційного і кадрового супроводження розвитку автотуризму;
- відсутність дієвої асоціації автотуризму в Україні тощо.

Найсуттєвішими загрозами для розвитку автотуризму та об'єктів придорожнього сервісу є воєнний стан та військові дії на нашій території, соціально-економічні проблеми та карантинні обмеження через пандемію. Проте існують численні переваги і можливості для розвитку автотуризму у мирний час. Так, відновлення автодоріг та поступове зростання кількості закладів придорожньої інфраструктури, які надаватимуть якісні туристичні послуги, зумовить збільшення інтенсивності туристичних потоків на автомагістралях та призведе до активізації автотуризму.

#### **Список використаних джерел**

1. Про туризм: Закон України № 324/95. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/324/95>.
2. Кушнірук Ю.С., Семенов С.С. Спортивний автотуризм – економічні чинники розвитку. Вісник НУВГП, Серія «Економічні науки». 2020. № 4 (92). С. 142-151.
3. UNWTO. URL: <http://www.unwto2.org>.
4. The Travel & Tourism Competitiveness Report / World Economic Forum. URL: <https://www.weforum.org>.

5. За час війни інфраструктурі України завдано збитків у розмірі 1,8 трлн гривень. URL: <https://www.slovoidilo.ua/2022/03/18/novyna/suspilstvo/chas-vijny-infrastrukturi-ukrayiny-zavdano-zbytkiv-rozmiri-18-trln-hryven-kse>.
6. Міністерство інфраструктури України. URL: [mtu.gov.ua/content/statistichni-dani-v-galuzi-aviatransportu.html](http://mtu.gov.ua/content/statistichni-dani-v-galuzi-aviatransportu.html).
7. Державна служба автомобільних доріг України. URL: <http://www.ukravtodor.gov.ua>.
8. Автострада: актуальний стан автодоріг в Україні. URL: <https://www.autostrada.info/ua>.
9. Галасюк С.С. Заходи щодо розвитку автотуризму в Україні у мирний час. Наукові проблеми господарювання на макро-, мезо- та мікроекономічному рівнях: матеріали XX Міжнародної науково-практичної конференції, 14.04.2022 р. Одеса: ОНЕУ, 2022.
10. На яких заправках краще заправлятися в Україні URL: <https://narscars.com.ua/ua/blog/interesno/na-kakih-zaprvkah-luchshe-zapravlyatsya-v-ukraine>.
11. Грабар М.В. Перспективи розвитку автомобільного туризму в умовах наслідків COVID-19. Бізнес-навігатор. 2020. № 3 (59). С. 13-18.
12. Масюк Ю. Особливості розвитку придорожньої туристичної інфраструктури в Україні за сучасних умов. Вісник Львівського університету. Серія «Географічна». 2013. № 42. С. 250-257. URL: [http://nbuv.gov.ua/UJRN/VLNU\\_Geograf\\_2013\\_42\\_29](http://nbuv.gov.ua/UJRN/VLNU_Geograf_2013_42_29).
13. Booking.com. Відомості про мотелі. URL: <http://www.booking.com>.
14. Галасюк С.С. Мотель як основний тип готельних підприємств автотуризму. Економіка та суспільство: електр. наукове фах. видання. 2016. № 3. С. 165-170.

*Галасюк С.С. Вплив придорожньої та туристичної інфраструктури на розвиток автотуризму в Україні. Theoretical Foundations in Economics and Management: collective monograph / Toporkova O., Lytovchenk O., etc. International Science Group. Boston: Primedia eLaunch, 2022. 872 p. Pp. 753-766. DOI 10.46299/ISG.2022.MONO.ECON.2. URL: <https://isg-konf.com/uk/theoretical-foundations-in-economics-and-management>.*