

УДК 338.485:332.145

Анна Романова

**ОСОБЛИВОСТІ ВІТЧИЗНЯНОЇ ТУРИСТИЧНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ
ЯК ВАЖЛИВИЙ ЧИННИК РОЗВИТКУ ІНДУСТРІЇ ГОСТИННОСТІ УКРАЇНИ**

Анна Романова

**ОСОБЕННОСТИ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ТУРИСТИЧЕСКОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ
КАК ВАЖНЫЙ ФАКТОР РАЗВИТИЯ ИНДУСТРИИ ГОСТЕПРИИМСТВА
УКРАИНЫ**

Anna Romanova

**THE PECULIARITIES OF THE DOMESTIC TOURISM INFRASTRUCTURE
AS AN IMPORTANT FACTOR OF THE DEVELOPMENT OF THE HOSPITALITY
INDUSTRY OF UKRAINE**

Надано визначення поняття «туристична інфраструктура», визначено її основні компоненти, такі як: транспортна, соціальна, екологічна та суто туристична. Обґрунтовано нематеріальну складову туристичної інфраструктури (культурно-духовна, адміністрування та сервіс). Проаналізовано сучасний стан вітчизняної туристичної інфраструктури. Виділено особливості туристичної інфраструктури України, а саме: диспропорція за видами транспортних перевезень; низька якість дорожнього покриття; монополія на ринку авіаперевезень; неефективна логістика залізничних напрямків та застарілий рухомий склад пасажирських потягів; занепад річкового та морського судноплавства; скорочення кількості закладів розміщення; низька кількість категоризованих готелів; несучасний зв'язок; відсутність Національної мережі туристичних шляхів. Надано рекомендації щодо посилення конкурентоспроможності туристичної інфраструктури України.

Ключові слова: туристична інфраструктура, заклади тимчасового розміщення, пасажирські перевезення, національна мережа туристичних маршрутів, туристична індустрія.

Рис.: 5. Бібл.: 12.

Дано определение понятия «туристическая инфраструктура», определены ее основные компоненты, такие как: транспортная, социальная, экологическая и чисто туристическая. Обосновано нематериальную составляющую туристической инфраструктуры (культурно-духовная, администрирования и сервис). Проанализировано современное состояние отечественной туристической инфраструктуры. Выделены особенности туристической инфраструктуры Украины, а именно: диспропорция по видам транспортных перевозок; низкое качество дорожнего покрытия; монополия на рынке авиаперевозок; неэффективная логистика железнодорожных направлений и устаревший подвижной состав пассажирских поездов; упадок речного и морского судоходства; сокращение количества средств размещения; малое количество категоризованных гостиниц; несовременная связь; отсутствие Национальной сети туристических путей. Даны рекомендации по усилению конкурентоспособности туристической инфраструктуры Украины.

Ключевые слова: туристическая инфраструктура, средства временного размещения, пассажирские перевозки, национальная сеть туристических маршрутов, туристическая индустрия.

Рис.: 5. Библ.: 12.

The definition of tourism infrastructure has been formulated, its main components have been defined, such as: transport, social, ecological and tourist. The intangible component of the tourism infrastructure (cultural and spiritual, administration and service) has been substantiated. The current state of the domestic tourism infrastructure has been analyzed. The peculiarities of the tourism infrastructure of Ukraine have been singled out, namely: disproportion by types of transportation; poor quality of road surface; monopoly in the market of air transportation; inefficient logistics of railway lines and obsolete rolling stock of passenger trains; the decline of river and sea navigation; reduction in the number of accommodation facilities; small number of categorized hotels; out-of-date communication; the absence of a national network of tourist routes. Recommendations on strengthening the competitiveness of the tourism infrastructure of Ukraine have been given.

Key words: tourism infrastructure, temporary accommodation facilities, passenger transportation, national network of tourist routes, tourism industry.

Fig.: 5. Bibl.: 12.

JEL Classification: Z310, R410

Постановка проблеми. За умов просторової трансформації економіки однією з необхідних передумов інвестиційної та туристичної привабливості будь-якої країни світу є високий рівень розвитку інфраструктури, оптимальних транспортно-логістичних рішень та комунікацій. За даними наукових досліджень, при істотних недоліках інфраструктури, економіка країни втрачає 1,5–3 % ВВП [5]. Разом з тим, фінансування інфраструктурних проектів в Україні завжди відбувалося за залишковим принципом, поступаючись різноманітним видаткам на соціальні потреби (пенсії, зарплати у бюджетній сфері, до-

ГАЛУЗЕВИЙ АСПЕКТ РОЗВИТКУ НАЦІОНАЛЬНОГО ГОСПОДАРСТВА

помога по безробіттю тощо). Очевидно, що популістичний принцип прийняття державницьких рішень та стихійний підхід до стратегії економічного розвитку держави потребують перегляду та переходу в бік системності й наукової обґрунтованості.

Таким чином, з метою встановлення соціально-економічних наслідків від розбудови туристичної інфраструктури необхідно насамперед розробити теоретичні та методологічні засади, запропонувати визначення цієї категорії, виокремити її складові та проаналізувати сучасний стан. Проте на сьогодні в Україні не вистачає системного (в ідеалі – поквартального) дослідження складових саме туристичної інфраструктури: все зводиться до розрізнених звітів державних структур за окремими напрямками. Це все ускладнює процес прийняття управлінських рішень та оцінку економічного ефекту від вдосконалення вітчизняної туристичної інфраструктури в цілому.

Аналіз останніх джерел і публікацій. Дослідження туристичної інфраструктури у контексті стану та розвитку транспортно-логістичної системи здійснюють такі українські вчені, як О. Корнієцький, який дослідив міжрегіональну систему взаємодії вітчизняних транспортно-логістичних систем, а також зачну увагу приділив аналітиці річкових та морських перевезень [5]; Є. Петренко, А. Рачинська, які досліджують залізничну інфраструктуру в контексті впливу на економіку країни [9] тощо. Крім того, з'явилися тенденції, коли великі бізнес-компанії (здебільшого аграрного спрямування) роблять ґрунтовне вивчення української матеріальної інфраструктури для оцінки індексу окупності інвестицій. Але дослідження, які робляться на замовлення агрохолдингів, можна використовувати для вивчення туристичної інфраструктури.

Однією з перших українських учених, хто почав розглядати саме туристичну інфраструктуру, стала Д. Корнева [4]. Також особливості функціонування готельної сфери в умовах турбулентності економіки дослідила вчена О. Полепіна [6].

До того ж всесвітньо відомі економічні організації, такі як: Світовий економічний форум (World Economic Forum) та Міжнародний транспортний форум (International Transport Forum), щороку публікують звіти з рейтингом стану розвитку та конкурентоспроможністю інфраструктури різних країн [10; 11; 12]. Ці дані є індикаторами проблем, загроз, але водночас перспектив для розвитку інфраструктури.

Виділення невирішених раніше частин загальної проблеми. У зв'язку з цим важливим та актуальним завданням сьогодення є визначення недоліків та проблем функціонування туристичної інфраструктури в Україні, розробка теоретико-методологічних засад щодо формування стратегії розвитку туристичної інфраструктури, а також розробка конкретних пропозицій щодо її вдосконалення.

Також важливим є винайдення оптимальних механізмів фінансування туристичної інфраструктури країни, формування засад переходу до державно-приватного партнерства, активізація зусиль влади, бізнесу та громади для інфраструктурних зрушень.

Мета статті. Основною метою статті є дослідження особливостей вітчизняної туристичної інфраструктури, конкретизація поняття «туристична інфраструктура», виділення її компонентів, а також розробка рекомендацій щодо стимулювання розвитку української туристичної інфраструктури.

Виклад основного матеріалу. За останнє десятиріччя з'явилася велика кількість визначень туристичної інфраструктури. Зокрема, більшість вітчизняних науковців пов'язують туристичну інфраструктуру саме з матеріальним забезпеченням функціонування туристичної галузі. Але за умов розвитку інформаційного постіндустріального суспільства до традиційних компонентів туристичної інфраструктури додалися ще такі, які пов'язані з нематеріальними активами, а також сервісом, зв'язком, можливістю безперешкодних комунікацій тощо (рис. 1).

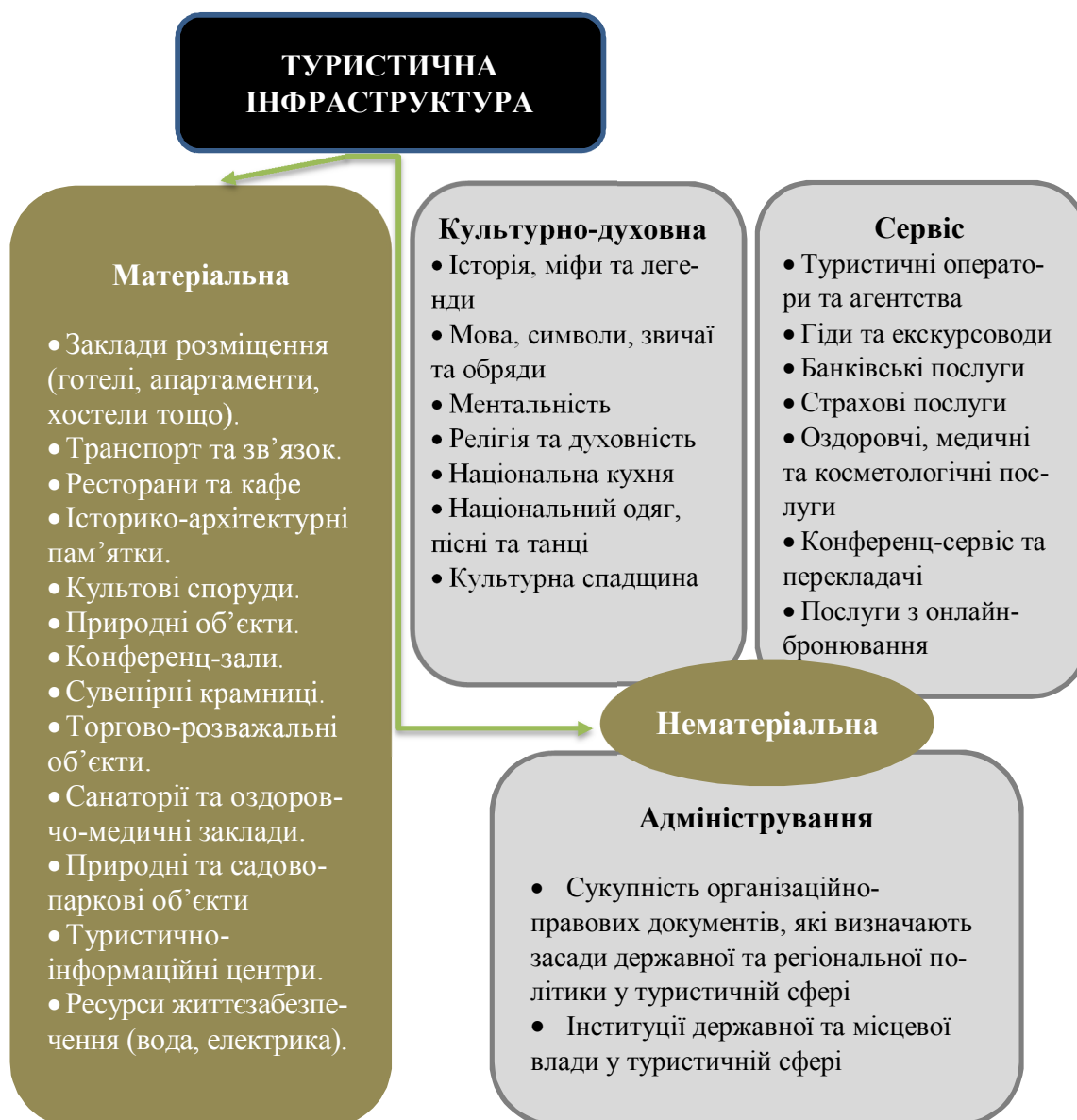


Рис. 1. Складові туристичної інфраструктури

Так, матеріальна інфраструктура включає заклади розміщення, транспорт і зв'язок, ресторани, торгово-розважальні об'єкти тощо. Культурно-духовна складова інфраструктури включає такі нематеріальні активи, як історія, міфи, легенди, національну кухню, національний одяг, традиції, звичаї тощо. Сервіс та адміністрування – елемент нематеріальної інфраструктури, який являє собою сукупність надаваних туристичних послуг та можливість споживачів скористатися ними. Але відмінність поняття туристичної інфраструктури від поняття туристичного ресурсу полягає у тому, що інфраструктура визначає цілеспрямований комплекс заходів і дій задля створення можливості комфортного використання та ознайомлення споживачів з туристичними ресурсами.

Також у науковій літературі виділяють різні компоненти туристичної інфраструктури. Так, за визначенням Туристичного та Транспортного форуму, туристична інфраструктура являє собою ланцюг із транспортного забезпечення, соціальної та екологічної інфраструктури, які поєднуються на регіональному рівні для створення привабливого туристичного напрямку [10].

Отже, сформулюємо визначення кожного з трьох компонентів туристичної інфраструктури.

ГАЛУЗЕВИЙ АСПЕКТ РОЗВИТКУ НАЦІОНАЛЬНОГО ГОСПОДАРСТВА

Транспортна інфраструктура забезпечує доступ туристів з міжнародних та внутрішніх ринків до DESTИНАЦІЇ та включає в себе дороги, аеропорти, залізниці, річкові та морські порти, автозаправні станції, транспортну навігацію тощо.

Соціальна інфраструктура пов'язана з розміщенням та харчуванням туристів, а також включає інші необхідні об'єкти, призначені для різних видів туристичної діяльності та послуг, які приваблюють потенційних туристів. Ця інфраструктура включає готелі, ресторани, конференц-центри, стадіони, галереї, клініки, санаторії, СПА-центри, зоопарки, заповідники, торгово-розважальні центри та інші туристичні об'єкти.

Екологічна інфраструктура є природною цінністю, що включає національні парки та заповідники, мінеральні джерела, морські узбережжя, гірські спуски, а також інші природні об'єкти, до яких відвідувачі можуть здійснити подорож або екскурсію.

У доповнення до цих трьох видів, туристична інфраструктура також включає в себе *суто туристичну інфраструктуру*, утворену з мережі регіональних, державних та національних туристичних організацій на ринку туристичних продуктів.

Визначення туристичної інфраструктури, яке пропонується до нової редакції Закону України «Про туризм», згідно із сучасними маркетинговими тенденціями, включає об'єкти не тільки матеріальні, але й нематеріальні ресурси, а також інформаційні системи [8]: *об'єкти туристичної інфраструктури* – транспортні засоби та транспортні підприємства (перевізники), індивідуальні та колективні засоби розміщення та підприємства харчування, культури, розваг (атракцій) та спорту, медичних та оздоровчих послуг, курортної сфери, торгівлі, інформаційні ресурси та інформаційні системи, засоби забезпечення автоматизованих інформаційних систем та їх технологій, а також інші матеріальні і нематеріальні блага, майно, майнові комплекси (підприємства), результати та продукти інтелектуальної діяльності, що належать суб'єктам туристичної галузі на праві власності, іншій законній підставі (за договором тощо) і використовуються ними для виробництва та надання комплексних та/або окремих туристичних послуг, нетипових туристичних послуг, супутніх послуг, робіт і виробництва та продажу товарів туристичного асортименту та споживання.

Проаналізувавши усі вищеперелічені фактори, можемо визначити **особливості вітчизняної туристичної інфраструктури**:

1. *Диспропорція за видами транспортних перевезень*, зі значним переважанням частки автобусних пасажирських перевезень та майже відсутніми морським та річковим судноплавством. Так, на наземний транспорт припадає більше 99 % перевезень, зокрема автомобільним (автобусним) шляхом відбулося 83,5 % прибуттів у 2016 році, а залізничним – 16 %. Що стосується авіаційного транспорту, то повітряним шляхом відбулося всього 0,33 % пасажирських перевезень 2016 року. Найбільш депресивна ситуація складається з річковим та морським пасажирським транспортом, які перебувають у занедбаному стані та становили відповідно 0 та 0,04 % перевезень у 2016 році (рис. 2).

2. *Низька якість дорожнього покриття (у порівнянні з автодорогами країн ЄС)*. У 2016 році Україна посіла 134-е місце (п'яте з кінця) у рейтингу якості автомобільних доріг. У цьому рейтингу Україну обігнав навіть Мозамбик [11]. Проте ситуація з неякісними дорогами як національного, так і місцевого значення поступово виправляється. За перше півріччя 2017 р. вже відремонтовано 672 км доріг, змінено концептуальні засади проведення ремонтних робіт, які раніше здійснювалися безсистемно, натомість нині виконуються за маршрутним принципом [2].

3. *Монополія на ринку авіаперевезень*. Для авіаційної інфраструктури України характерна неприродна монополія, яка формувалася роками через непрозоре управління на ринку авіаперевезень, створення штучних перепон для конкурентів, корупцію

ГАЛУЗЕВИЙ АСПЕКТ РОЗВИТКУ НАЦІОНАЛЬНОГО ГОСПОДАРСТВА

у сфері проведення конкурсних процедур. Через домінування фактично однієї приватної авіакомпанії маємо недостатню кількість компаній лоу-костерів, присутність яких призвела б до здешевлення цін на авіаквитки та зменшила проблеми з сервісом. Разом з тим українська сторона вжила всіх необхідних заходів для підписання Угоди про спільний авіаційний простір з ЄС. З метою посилення взаємодії органів влади України у сфері авіаційного транспорту з відповідними структурами Європейського Союзу (Європейською комісією та Європейським агентством з безпеки польотів) Кабінет Міністрів України затвердив План заходів з підготовки до запровадження Спільного авіаційного простору України з країнами ЄС [1].

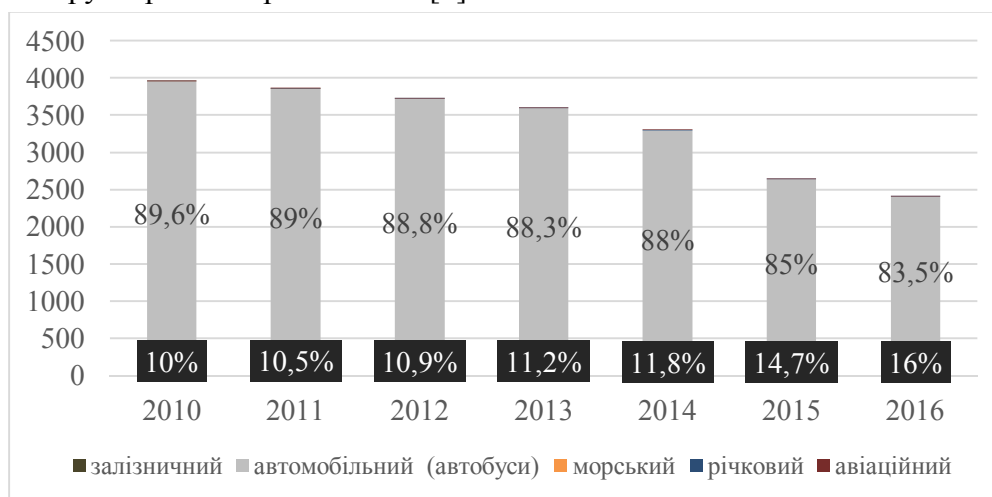


Рис. 2. Розподіл пасажирських потоків за видами транспорту

Джерело: [1].

4. *Неефективна логістика залізничних напрямків та застарілий рухомий склад пасажирських потягів.* Україна має одну з найбільш довгих мереж залізничних шляхів серед країн Європи, а саме 21,7 тис км (для порівняння у Польщі – 19,8 тис км). Така протяжність залізниці містить у собі незадіяний потенціал використання залізничних пасажирських перевезень у туристичній індустрії. Однак, за даними Світового Економічного Форуму, Україна у рейтингу залізничних перевезень посідає 34-е місце та поступається Росії (25-е місце) [11]. Крім того, обсяги пасажиропотоку «Укрзалізниці» останні три роки, навпаки, зменшилися. Зокрема, якщо у 2012 році було здійснено 429,6 млн пасажиро-поїздок, то після подій 2013–2014 рр. (революція, окупація територій, військовий конфлікт на Донбасі) обсяги пасажиропотоку скоротилися майже на 9,5 % та становили 389,1 млн пасажиро-поїздок у 2014 році [3]. Крім того, якщо у розвинених країнах ЄС на залізничний транспорт припадає понад 30 % пасажирських перевезень, то в Україні цей показник залишається на рівні 10–16 %. Водночас слід відзначити деяке зростання питомої ваги залізничних перевезень у загальній структурі пасажирського пасажиропотоку (на 6 % за останні шість років).

Основні причини низької кількості залізничних перевезень у порівнянні з автомобільним транспортом:

- фізична зношеність залізничної інфраструктури понад 80 % [9];
- відсутність колійного розмежування вантажних локомотивів та пасажирських напрямків, що зумовлює повільну швидкість більшості пасажирських поїздів;
- логістика транспортних напрямків залишилася у більшості випадків без змін з часів СРСР. Наприклад, багато обласних центрів з підвищеною туристичною привабливістю не з'єднані між собою залізничними напрямками;
- неефективний менеджмент ПАТ «Укрзаліниця», корупційні скандали на підприємстві, часта зміна керівництва тощо;
- низька якість сервісу, неналежний рівень безпеки, відсутність інтернет-зв'язку тощо.

ГАЛУЗЕВИЙ АСПЕКТ РОЗВИТКУ НАЦІОНАЛЬНОГО ГОСПОДАРСТВА

Фактично європейський рівень залізничних перевезень можуть забезпечити лише швидкісні потяги «Інтерсіті» та «Інтерсіті-плюс», які відправляються зі столиці.

5. *Занепад річкового та морського судноплавства.* Україна має істотний транспортно-логістичний потенціал у вигляді 4000 кілометрів внутрішніх водних шляхів, за якими можна здійснювати перевезення пасажирів та вантажів. При цьому за останні роки перевезення внутрішнім водним транспортом становлять лише 0,2–0,8 % від усіх перевезень. У порівнянні з європейськими країнами – це критично малі обсяги. У Німеччині цей показник становить 12,6 %, в Угорщині – 4,2 %, у Румунії – 20,7 % [5]. Разом з тим перевезення пасажирів та вантажів внутрішнім водним транспортом у світі є одним з найдешевших і найбільш екологічних видів перевезень.

6. *Скорочення кількості закладів розміщення.* Низька кількість категоризованих закладів розміщення.

Якщо проаналізувати динаміку функціонування колективних закладів розміщення, кількість номерів та кількість розміщених осіб маємо значне зменшення відповідних показників, починаючи з 2013 року (рис. 3–5):

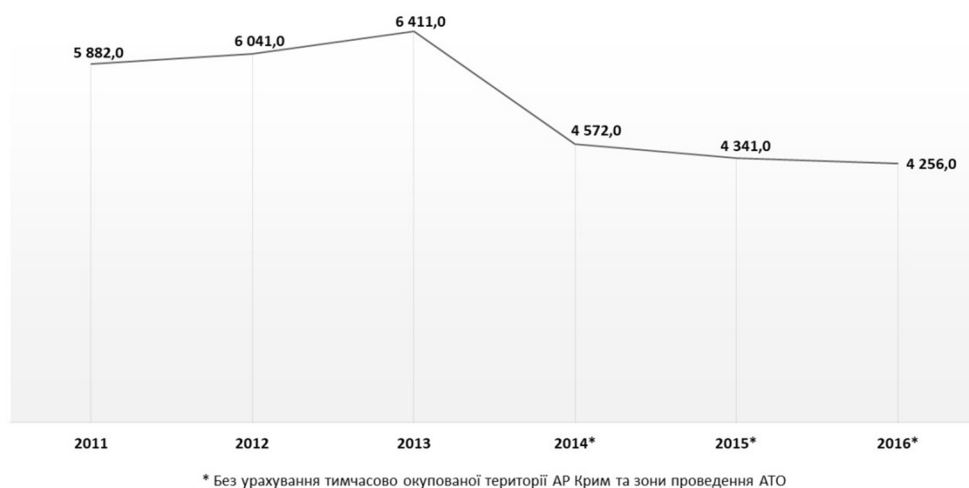


Рис. 3. Кількість колективних засобів розміщення, од.

Джерело: [3].

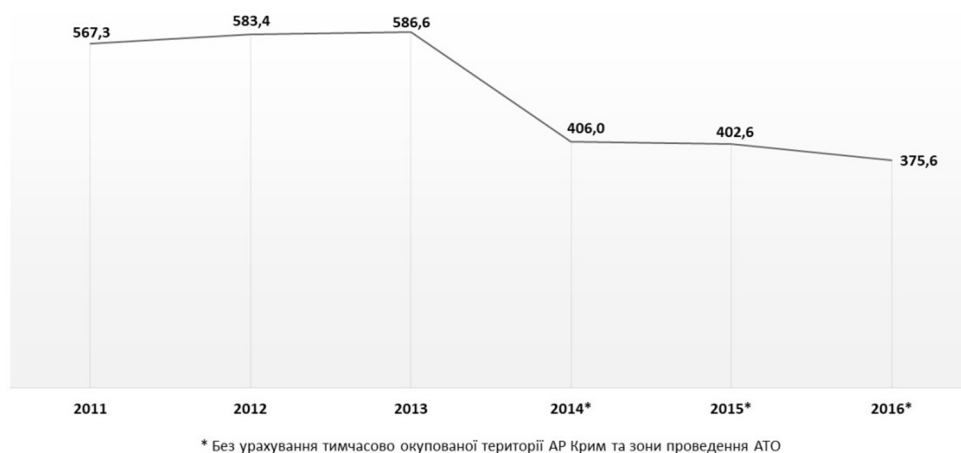
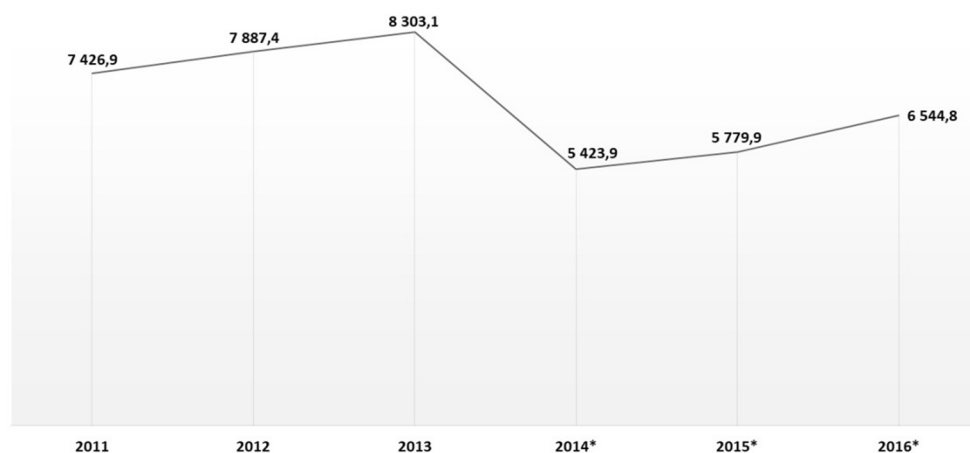


Рис. 4. Кількість місць, тис. од.

Джерело: [3].



* Без урахування тимчасово окупованої території АР Крим та зони проведення АТО

Рис. 5. Кількість розміщених, тис. осіб

Джерело: [3].

Причинами занепаду готельної інфраструктури стали:

- окупація Криму, на території якого у 2013 р. було розташовано 550 закладів тимчасового розміщення [3];
- зменшення туристичних потоків у зв'язку з революційними подіями 2013–2014 рр. та військовим конфліктом на Донбасі;
- загальне зменшення купівельної спроможності українців, що призвело до зменшення витрат на подорожі та туризм;
- зміни у податковому законодавстві, припинення фінансування профспілкових та державних закладів санаторно-курортного типу з Фонду загального страхування.

Так, лише у 2015 році з усього обсягу капітальних інвестицій, спрямованих на туристичну сферу, на підприємства з тимчасового розміщення та організації харчування надійшло 0,39 %, а на підприємства мистецтва, спорту, розваг та відпочинку – 0,37 %. Для порівняння, у світі на вищезгадані об'єкти припадає в середньому 5 % капітальних інвестицій [3].

7. *Несучасний зв'язок.* У 2015 році після довготривалого відставання від інших країн світу в Україні нарешті запущено 3G-зв'язок. Такий відтермінований запуск стандарту 3G впливав на інвестиційний та туристичний імідж всієї країни, викликаючи асоціації з низьким науково-технічним потенціалом країни, недостатнім рівнем безпеки та застарілим сервісом. Відтепер Україна, нарешті, стала за рівнем зв'язку майже в один ряд з розвиненими країнами. Звичайно, необхідно до 2020 року запровадити телекомунікаційні стандарти 4G та 5G, але початок швидкісних комунікацій покладено.

8. *Відсутність Національної мережі туристичних шляхів,* яка включає туристичні об'єкти, шляхи, які їх з'єднують та облаштовані туристично-інформаційними знаками (навігацією). Процес створення національних мереж туристичних шляхів останнє десятиліття властивий для багатьох країн Європи, його активізація припадає на створення єдиної безмитної Шенгенської зони. Таким чином, національні мережі туристичних шляхів стали складовими європейської мережі туристичних коридорів (*European long-distance tracks*). Концепції транс'європейських туристичних шляхів характеризуються уніфікацією підходів до навігаційної інфраструктури активного туризму. Процес євроінтеграції України та вимоги розділу 16 Угоди про Асоціацію України з ЄС створюють необхідність розроблення та якнайскорішої імплементації національної багаторівневої мережі європейських шляхів, яка б відповідала всім європейським рекомендаціям.

ГАЛУЗЕВИЙ АСПЕКТ РОЗВИТКУ НАЦІОНАЛЬНОГО ГОСПОДАРСТВА

За даними щорічного звіту Світового економічного форуму Україна посіла 88-е місце за рівнем туристичної конкурентоспроможності у 2016 р. Серед критеріїв, за якими обчислювався загальний бал у рейтингу, у тому числі враховувалися такі показники рівня туристичної інфраструктури: «інфраструктура авіаперевезень», «інфраструктура наземних шляхів та портів», «інфраструктура суто туристичних послуг». Україна отримала низькі бали за всіма трьома критеріями, а саме: 2,4; 3,0 та 4,0 бали відповідно (за 5-бальною шкалою). Разом з низькими показниками рівня безпеки Україна отримала загальний низький бал у рейтингу [12].

Рівень конкурентоспроможності туризму в країнах Східної Європи та пострадянського простору свідчить, що Україну значно випереджають Чехія (39-е місце), Росія (43-е), Болгарія (45-е), Польща (46-е), Угорщина (49-е), Латвія (54-е), Литва (56-е), Грузія (70-е), Азербайджан (71-е) [12]. Зокрема, Азербайджан є єдиною країною серед всіх учасників глобального рейтингу, яка зафіксувала небувалий ріст конкурентоспроможності туристичної галузі у порівнянні з попереднім роком (підняття на 13 пунктів у рейтингу) завдяки реалізації стратегії розбудови туристичної інфраструктури.

На підставі вивчення сили кореляції індексу туристичної конкурентоспроможності та туристичною інфраструктурою, можна зробити висновок, що між цими двома параметрами у зазначеному періоді існує високий рівень відповідності. Виявилось, що найбільший вплив на зростання показника «туристична інфраструктура» чинить компонент – «кількість готельних номерів».

Отже, для ефективного та сталого розвитку вітчизняної туристичної індустрії необхідне більш інтенсивне інвестування в модернізацію інфраструктури. Інвестування може відбуватися як з державного, місцевого бюджетів, так і за рахунок державно-приватного партнерства, проте більша частина фінансування має відбуватися з державного бюджету. Підвищення рівня розвитку туристичної інфраструктури може сприяти збільшенню ефективності виробництва та розподілу туристичних послуг, а в деяких випадках, таких як віддалені пункти призначення, збільшення пропозиції туристичних послуг. Для існування на конкурентному туристичному ринку, який стає дедалі все більш динамічним та вимогливим, питання підвищення конкурентоспроможності стає ключовим. У зв'язку з цим інвестиції у розвиток туристичної інфраструктури стають важливим компонентом конкурентоспроможності туризму.

Висновки і пропозиції. На основі зроблених досліджень особливостей вітчизняної туристичної інфраструктури можна зробити висновки як щодо заходів зі стимулювання інвестування у розвиток інфраструктури, так і щодо конкретних пропозицій поліпшення туристичної матеріальної інфраструктури.

Необхідні заходи для удосконалення туристичної матеріальної інфраструктури:

- розділення господарських функцій і функцій державного управління на залізничному транспорті, впровадження європейської вертикально інтегрованої моделі управління галуззю;
- оновлення дуже зношеного фізично і морально застарілого рухомого складу залізничного транспорту;
- більш повне задоволення попиту населення на послуги з перевезень залізничним транспортом;
- запровадження систем онлайн-бронювання залізничних квитків;
- активізацію роботи із залучення інвестицій у розвиток річкової інфраструктури, будівництва морських та річних вокзалів, запуск регулярних пасажирських суден між туристичними містами України;
- удосконалення системи експлуатації автошляхів за допомогою запровадження довгострокових контрактів на утримання доріг на основі кінцевих результатів;

ГАЛУЗЕВИЙ АСПЕКТ РОЗВИТКУ НАЦІОНАЛЬНОГО ГОСПОДАРСТВА

- залучення незалежних іноземних експертів до контролю якості будівництва та ремонту доріг, забезпечення збереження і захисту доріг від передчасного руйнування, зокрема, посилення габаритно-вагового контролю вантажного автотранспорту, який найбільше шкодить дорожньому полотну;
- розвиток річкової інфраструктури для зменшення навантаження автошляхів, відновлення та будівництво річкових портів, зменшення податкового навантаження на водні перевезення;
- збільшення фінансування дорожньої галузі та покращення експлуатаційного стану автодоріг;
- продовження курсу на лібералізацію повітряного сполучення, підписання Угоди про спільний авіаційний простір з ЄС, залучення низькобюджетних авіакомпаній на авіа ринок України, створення прозорої конкуренції в авіаційному просторі, стратегія забезпечення регіональним аеропортом кожену область;
- запровадження нових логістичних рішень для використання транзитного потенціалу транспортної системи України;
- стимулювання розвитку готельної сфери, легалізація казино як чиннику підвищення туристичної конкурентоспроможності, податкові канікули для інвесторів, що інвестують у будівництво закладів розміщення;
- розробка та запровадження Національної мережі туристичних шляхів;
- перехід до 4G та 5G стандартів у телекомунікації;
- запровадження нових платіжних систем, якими користуються іноземні туристи, зокрема Pay Pal та інтеграція China Union Pay (CUP).

Список використаних джерел

1. Аналітична доповідь до Щорічного Послання Президента України до Верховної Ради України «Про внутрішнє та зовнішнє становище України в 2017 році». – К.: НІСД, 2017. – 928 с.
2. Державне агентство автомобільних доріг України. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://ukravtodor.gov.ua>.
3. Державна служба статистики України [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.ukrstat.gov.ua>.
4. Корнева Д. А. Особливості розвитку туристичної інфраструктури в Україні / Д. А. Корнева // Вісник ДІТБ. – 2011. – № 15. – С. 174–180.
5. Корнієцький О. В. Методичні аспекти розвитку міжрегіональної взаємодії транспортно-логістичних систем в умовах синхронізації / О. В. Корнієцький // Економіка та держава. – 2015. – № 11. – С. 47–50.
6. Подлепіна П. О. Тенденції розвитку готельного господарства в Україні в умовах турбулентності / П. О. Подлепіна // Вісник Харківського національного університету імені В. Н. Каразіна. Серія «Міжнародні відносини. Економіка. Країнознавство. Туризм». – 2016. – Вип. 5. – С. 154–159.
7. Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо реформування системи управління автомобільними дорогами загального користування [Електронний ресурс] : Закон України від 17 листопада 2016 р. № 1764-VIII. – Режим доступу : <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/1764-19>.
8. Проект Закону України «Про туризм». [Електронний ресурс]. – Режим доступу : w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_1?pf3511=49894.
9. Рачинська А. Оновлення рухомого складу – стратегічне завдання розвитку залізничного транспорту / А. Рачинська // Проблеми інноваційного розвитку. – 2016. – № 8. – С. 41–44.
10. Tourism & Transport Forum (TTF) (2012) Tourism Infrastructure Policy and Priorities. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.ttf.org.au/wp-content/uploads/2016/06/TTF-Tourism-Infrastructure-Priorities-2012.pdf>.
11. World Economic Forum (2017). The Global Competitiveness Report 2016–2017. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <https://www.weforum.org/reports/the-global-competitiveness-report-2016-2017-1>.

ГАЛУЗЕВИЙ АСПЕКТ РОЗВИТКУ НАЦІОНАЛЬНОГО ГОСПОДАРСТВА

12. World Economic Forum (2017). *The Travel and Tourism Competitiveness Report 2017: Paving the way for a more sustainable and inclusive future*, Geneva. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://www3.weforum.org/docs/WEF_TTCR_2017_web_0401.pdf.

References

1. *Analitychna dopovid do Shchorichnoho Poslannia Prezydenta Ukrainy do Verkhovnoi Rady Ukrainy «Pro vnutrishnie ta zovnishnie stanovyshche Ukrainy v 2017 rotsi» [Analytical report to the Annual Address of the President of Ukraine to the Verkhovna Rada of Ukraine «On the Internal and External Situation of Ukraine in 2017»]* (2017). Kyiv: NISD (in Ukrainian).

2. *Derzhavne ahentstvo avtomobilnykh dorih Ukrainy [State Agency of Motor Roads of Ukraine]*. Retrieved from <http://ukravtodor.gov.ua>.

3. *Derzhavna sluzhba statystryky Ukrainy [State Statistics Service of Ukraine]*. Retrieved from: <http://www.ukrstat.gov.ua>.

4. *Pro vnesennia zmin do deiakykh zakonodavchykh aktiv Ukrainy shchodo reformuvannia systemy upravlinnia avtomobilnyimi dorohamy zahalnoho korystuvannia: Zakon Ukrainy vid 17 lystopada 2016 r. № 1764-VIII [On Amendments to Certain Legislative Acts of Ukraine Regarding the Reform of the Public Utility Vehicles Management System: The Law of Ukraine from the 17 of November 2016 № 1764-VIII]*. Retrieved from <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/1764-19>.

5. Korneva, D.A. (2011). *Osoblyvosti rozvytku turystychnoi infrastruktury v Ukraini [Features of tourism infrastructure development in Ukraine]*. *Visnyk DITB – Bulletin of DITB*, № 15, pp. 174–180 (in Ukrainian).

6. Korniietskyi, O.V. (2015). *Metodychni aspekty rozvytku mizhrehionalnoi vzaïmodii transportno-lohistychnykh system v umovakh synkronizatsii [Methodological aspects of the development of interregional interaction of transport-logistic systems under the synchronization conditions]*. *Ekonomika ta derzhava – Economy and the state*, №11, pp. 47–50 (in Ukrainian).

7. Podlepina, P.O. (2016). *Tendentsii rozvytku hotelnoho hospodarstva v Ukraini v umovakh turbulentnosti [Trends in the development of hotel industry in Ukraine in conditions of turbulence]*. *Visnyk Kharkivskoho natsionalnoho universytetu imeni V.N. Karazina. Seriya «Mizhnarodni vidnosyny. Ekonomika. Krainoznavstvo. Turyzm» – V. N. Karazin Kharkiv National University Bulletin, Series “International Relations, Economics, Area Studies, Tourism”*, issue 5, pp. 154–159 (in Ukrainian).

8. *Proekt Zakonu Ukrainy «Pro turyzm» [Draft Law of Ukraine On Tourism]*. Retrieved from w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_1?pf3511=49894.

9. Rachynska, A. (2016). *Onovlennia rukhomoho skladu – stratehichne zavdannia rozvytku zaliznychnoho transportu [The renewal of rolling stock is a strategic task of railway transport development]*. *Problemy innovatsiinoho rozvytku – Problems of innovation development*, № 8, pp. 41–44 (in Ukrainian).

10. Tourism & Transport Forum (TTF) (2012). *Tourism Infrastructure Policy and Priorities*. Retrieved from <http://www.ttf.org.au/wp-content/uploads/2016/06/TTF-Tourism-Infrastructure-Priorities-2012.pdf>.

11. World Economic Forum (2017). *The Global Competitiveness Report 2016–2017*. Retrieved from <https://www.weforum.org/reports/the-global-competitiveness-report-2016-2017-1>.

12. World Economic Forum (2017). *The Travel and Tourism Competitiveness Report 2017: Paving the way for a more sustainable and inclusive future*, Geneva. Retrieved from http://www3.weforum.org/docs/WEF_TTCR_2017_web_0401.pdf.

Романова Анна Анатоліївна – кандидат економічних наук, доцент кафедри маркетингу, PR-технологій та логістики, Чернігівський національний технологічний університет (вул. Шевченка, 95, м. Чернігів, 14027, Україна), народний депутат України.

Романова Анна Анатольевна – кандидат экономических наук, доцент кафедры маркетинга, PR-технологий и логистики, Черниговский национальный технологический университет (ул. Шевченко, 95, г. Чернигов, 14027, Украина), народный депутат Украины.

Romanova Anna – PhD in Economics, Associate Professor of Department of Marketing, PR-technologies and Logistics, Chernihiv National University of Technology (95 Shevchenka Str., 14027 Chernihiv, Ukraine), Member of the Parliament of Ukraine.

E-mail: romanova.center@gmail.com