

**НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ БІОРЕСУРСІВ І
ПРИРОДОКОРИСТУВАННЯ УКРАЇНИ
Економічний факультет**

ПОГОДЖЕНО
Декан
Економічного факультету

ДОПУСКАЄТЬСЯ ДО ЗАХИСТУ
Завідувач кафедри
готельно-ресторанної справи та туризму

(підпис) **Андрій
МУЗИЧЕНКО**

(підпис) **Світлана
МЕЛЬНИЧЕНКО**

«____» _____ 2026 р.

«____» _____ 2026 р.

БАКАЛАВРСЬКА КВАЛІФІКАЦІЙНА РОБОТА

на тему: «Концептуальне обґрунтування мотелю на 30 місць»
Спеціальність **241 «Готельно-ресторанна справа»**
Освітня програма **«Готельно-ресторанний бізнес»**
Орієнтація освітньої програми **освітньо-професійна**

Гарант освітньої програми
к. е. н., доцент

(підпис)

Лариса ГОПКАЛО

**Керівник бакалаврської
кваліфікаційної роботи**
к.е.н., доцент

(підпис)

Наталія БУНТОВА

Виконав

(підпис)

Владислав БУТ

КИЇВ – 2026

**НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ БІОРЕСУРСІВ
І ПРИРОДОКОРИСТУВАННЯ УКРАЇНИ
Економічний факультет**

ЗАТВЕРДЖУЮ

Завідувач кафедри

готельно-ресторанної справи та туризму

д.е.н., професор _____ Світлана МЕЛЬНИЧЕНКО

«27» жовтня 2025 р.

ЗАВДАННЯ

**до виконання бакалаврської кваліфікаційної роботи
здобувача вищої освіти**

_____ Бута Владислава _____

Спеціальність: 241 «Готельно-ресторанна справа»

Освітня програма: «Готельно-ресторанний бізнес»

Орієнтація освітньої програми: освітньо-професійна

Тема бакалаврської кваліфікаційної роботи: ««Концептуальне обґрунтування мотелю на 30 місць»

затверджена наказом ректора НУБіП України від 22.10.2025 р. №2446 «С»

Термін подання завершеної роботи на кафедру 2026.27.05

Рік, місяць, число

Вихідні дані до бакалаврської кваліфікаційної роботи законодавчі та нормативні акти, статистичні матеріали Державного комітету статистики України, наукові праці зарубіжних та вітчизняних авторів, матеріали науково-практичних конференцій, результати особистого спостереження діяльності мотелів в Україні.

Об'єктом дослідження є процес створення та функціонування підприємств готельно-ресторанного господарства придорожного типу.

Предметом дослідження є теоретичні, методичні та практичні підходи до розроблення концепції мотелю з використанням сучасних технологій обслуговування.

Перелік завдань, які повинен виконати здобувач вищої освіти для досягнення поставленої мети:

- опрацювати теоретико-методичні аспекти формування функціонування мотелів;
- дослідити умови для створення мотелю (проаналізувати туристичну та транспортну привабливість локації для мотелю, провести конкурентний аналіз, оцінити попит на послуги мотелю);
- розробити концептуальний проєкт мотелю на 30 місць та обґрунтувати його ефективність.

Дата видачі завдання «24» жовтня 2025 р.

**Керівник бакалаврської
кваліфікаційної роботи**

_____ Наталія Бунтова

Завдання прийняв до виконання

_____ Владислав Бут

КАЛЕНДАРНИЙ ПЛАН ПІДГОТОВКИ ТА ЗАХИСТУ БАКАЛАВРСЬКОЇ КВАЛІФІКАЦІЙНОЇ РОБОТИ

№ з/п	Етапи підготовки та захисту кваліфікаційної роботи	Строк виконання етапів роботи	
		За планом	Фактично
1.	Вибір теми бакалаврської кваліфікаційної роботи, підготовка завдання, складання плану, консультації з проведення дослідження	1 вересня – 30 вересня 2025 р.	
2.	Оформлення і затвердження завдання на бакалаврську кваліфікаційну роботу	1 жовтня – 15 листопада 2025 р.	
3.	Написання 1 розділу бакалаврської кваліфікаційної роботи	20 листопада 2025 р. – 2 січня 2026 р.	
4.	Попередній захист 1 розділу бакалаврської кваліфікаційної роботи	5 січня – 8 січня 2026 р.	
5.	Написання 2 розділу бакалаврської кваліфікаційної роботи	9 січня – 20 лютого 2026 р.	
6.	Попередній 2 розділу бакалаврської кваліфікаційної роботи	20–27 лютого 2026 р.	
7.	Підготовка 3 розділу роботи бакалаврської кваліфікаційної роботи	2 березня – 17 квітня 2026 р.	
8.	Попередній 3 розділу бакалаврської кваліфікаційної роботи	20 – 24 квітня 2026 р.	
9.	Підготовка висновків, списку використаних джерел та додатків. Оформлення роботи відповідно до встановлених вимог, передача на перевірку керівникові.	27 квітня – 8 травня 2026 р.	
10.	Доопрацювання роботи з урахуванням зауважень керівника	11 – 15 травня 2026 р.	
11.	Перевірка роботи на академічний плагіат	18 травня 2026 р.	
12.	Отримання відгуку керівника роботи	19 – 20 травня 2026 р.	
13.	Отримання зовнішньої рецензії	21 – 22 травня 2026 р.	
14.	Подача роботи на кафедру	25 травня 2026 р.	
15.	Підготовка доповіді і презентації. Попередній розгляд та захист на випусковій кафедрі	25 – 26 травня 2026 р.	
16.	Допуск бакалаврської кваліфікаційної роботи до захисту завідувачем кафедри	27 травня – 29 травня 2026 р.	
17.	Захист кваліфікаційної роботи перед екзаменаційною комісією	відповідно до розкладу	

Дата видачі завдання «_____» _____ 2025 р.

Керівник кваліфікаційної роботи _____ Наталія Бунтова

Гарант освітньої програми _____ Лариса Гопкало

Завдання прийняв до виконання _____ Владислав Бут

« » 2026 p.

ЗМІСТ

ВСТУП	6
РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИЧНІ ОСНОВИ ФУНКЦІОНУВАННЯ МОТЕЛІВ..	9
1.1. Сутність, роль і класифікація мотелів	9
1.2. Нормативно-правове регулювання діяльності мотелів в Україні	16
1.3. Світовий досвід розвитку мотелів	21
РОЗДІЛ 2. АНАЛІЗ УМОВ СТВОРЕННЯ МОТЕЛЮ	28
2.1. Аналіз туристичної та транспортної привабливості локації для мотелю (траса Київ-Львів, поблизу м. Дубно)	28
2.2. Аналіз конкурентного середовища для відкриття мотелю	35
2.3. Оцінка попиту на послуги мотелю	42
РОЗДІЛ 3. КОНЦЕПТУАЛЬНИЙ ПРОЄКТ МОТЕЛЮ НА 30 МІСЦЬ...	47
3.1. Концепція мотелю « Roadside Smart Motel»	56
3.2. Організація приміщень та сервісу в motelі	56
3.3. Економічне обґрунтування проєкту мотелю на 30 місць	64
ВИСНОВКИ	71
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ	74
ДОДАТКИ	79

ВСТУП

Сучасний розвиток індустрії гостинності характеризується активною трансформацією під впливом глобалізаційних процесів, зростання мобільності населення та зміни моделей подорожування. Однією з ключових тенденцій останніх років є стрімкий розвиток автотуризму, який передбачає подорожі власним або орендованим транспортом із високим рівнем самостійності та гнучкості маршруту. У зв'язку з цим зростає попит на об'єкти розміщення, розташовані вздовж автомобільних шляхів, що забезпечують швидкий, комфортний і доступний відпочинок під час подорожі.

Особливу роль у цій системі відіграють мотелі як спеціалізовані заклади тимчасового розміщення, орієнтовані на обслуговування автомобільних туристів. Водночас в Україні розвиток мотельного сервісу перебуває на етапі становлення і потребує впровадження сучасних концепцій, які відповідають світовим тенденціям. Серед таких тенденцій – автоматизація процесів обслуговування, використання цифрових технологій, мінімізація контактів із персоналом, а також орієнтація на швидкість та зручність отримання послуг.

Актуальність теми дослідження зумовлена необхідністю розроблення інноваційних підходів до створення мотелів нового покоління, які поєднують функціональність, економічність та технологічність. Концепція «Roadside Smart Motel» передбачає формування сучасного об'єкта розміщення з елементами smart-сервісу, що здатний забезпечити якісний рівень обслуговування автомобільних туристів у межах української транспортної інфраструктури. Реалізація таких проєктів сприятиме розвитку внутрішнього туризму, підвищенню якості дорожнього сервісу та формуванню конкурентоспроможного середовища у сфері гостинності.

В умовах повоєнного відновлення України особливого значення набуває розвиток транспортної інфраструктури та супутнього сервісу, зокрема придорожніх закладів розміщення. Відновлення економіки, активізація внутрішніх перевезень, зростання мобільності населення та очікуване

збільшення туристичних потоків формують потребу у створенні сучасних, доступних і функціональних об'єктів гостинності вздовж основних транспортних коридорів. Розвиток мотелів як елементу мотельного сервісу сприятиме не лише підвищенню комфорту подорожей, але й стимулюватиме розвиток регіонів, створення нових робочих місць та залучення інвестицій. У цьому контексті проєктування інноваційних закладів розміщення, таких як «Roadside Smart Motel», є актуальним напрямом відбудови та модернізації сфери гостинності України.

Метою кваліфікаційної роботи є розроблення та обґрунтування концептуального проєкту мотелю на 30 місць «Roadside Smart Motel» з урахуванням сучасних тенденцій розвитку індустрії гостинності та потреб цільової аудиторії.

Для досягнення поставленої мети у роботі необхідно вирішити такі завдання:

- дослідити теоретичні основи функціонування мотелів та їх місце в індустрії гостинності;
- проаналізувати нормативно-правове забезпечення діяльності закладів розміщення;
- вивчити світовий досвід розвитку мотелів і придорожного сервісу;
- здійснити аналіз локації та умов зовнішнього середовища для створення мотелю;
- здійснити конкурентний аналіз на локальному ринку;
- оцінити попит на послуги мотелю;
- розробити концепцію мотелю «Roadside Smart Motel»;
- обґрунтувати організацію приміщень і сервісу в мотелі;
- визначити економічну ефективність проєкту.

Об'єктом дослідження є процес створення та функціонування підприємств готельно-ресторанного господарства придорожного типу.

Предметом дослідження є теоретичні, методичні та практичні підходи до розроблення концепції мотелю з використанням сучасних технологій обслуговування.

Методи дослідження використані у роботі: загальнонаукові та спеціальні методи, зокрема: аналіз і синтез – для узагальнення теоретичних положень; порівняльний аналіз – для дослідження світового досвіду; PEST-аналіз для оцінки зовнішнього середовища та умов створення мотелю; статистичні методи – для оцінки ринку та попиту; конкурентний аналіз для оцінки конкуренції на локальному ринку; графічні методи – для візуалізації результатів; розрахунково-аналітичні методи – для визначення економічної ефективності проєкту.

Інформаційною базою дослідження слугували наукові праці вітчизняних і зарубіжних учених, нормативно-правові акти України, статистичні дані, аналітичні матеріали, а також результати власних досліджень автора.

Практичне значення одержаних результатів полягає у можливості використання розробленого концептуального проєкту мотелю «Roadside Smart Motel» для створення реального об'єкта придорожного сервісу. Запропоновані рішення можуть бути впроваджені суб'єктами господарювання у сфері гостинності з метою підвищення ефективності діяльності та задоволення потреб сучасних споживачів.

Структура роботи. Бакалаврська кваліфікаційна робота складається з вступу, трьох розділів, висновків та списку з 49 використаних джерел. Містить 13 таблиці, 4 рисунків та додатків. Основний зміст роботи викладено на 72 сторінках друкованого тексту.

РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИЧНІ ОСНОВИ ФУНКЦІОНУВАННЯ МОТЕЛІВ

1.1. Сутність, роль і класифікація мотелів

Мотель як самостійний тип закладу тимчасового розміщення має чітко виражену етимологічну природу: сам термін є злиттям двох англійських слів - motor (автомобіль) та hotel (готель). Таке словоутворення не є випадковим - воно відображає концептуальну сутність цього типу підприємства гостинності, орієнтованого насамперед на обслуговування мандрівників, що подорожують власним або орендованим автомобільним транспортом.

Уперше термін «мотель» офіційно з'явився у 1925 році у США, коли в Каліфорнії відкрився заклад під назвою «Milestone Mo-Tel», що став прообразом сучасного придорожного готелю. Попри відмінності у формулюваннях, більшість дослідників погоджуються щодо ключових ознак, які визначають сутність мотелю як самостійного типу закладу розміщення [15].

Основними ознаками мотелю є: безпосереднє розташування поблизу автомобільних трас або транспортних вузлів; наявність власної охоронюваної або відкритої автостоянки безпосередньо біля номерів; можливість прямого доступу до номера з вулиці або паркінгу без необхідності проходити через вестибюль чи коридори; скорочений строк перебування гостей (зазвичай від однієї до трьох ночей); спрощений набір послуг порівняно з класичним готелем [16].

Щоб чіткіше зрозуміти сутність мотелю, доцільно порівняти його з іншими поширеними типами закладів тимчасового розміщення - готелем, хостелом та гостьовим будинком. Порівняльна характеристика дозволяє виявити ключові відмінності між цими типами закладів за такими критеріями, як цільова аудиторія, розташування, тривалість перебування, рівень сервісу та цінова категорія. Це дає змогу чітко визначити унікальне місце мотелю в системі засобів розміщення.

Таблиця 1.1

Порівняльна характеристика основних типів закладів тимчасового
розміщення

	Критерій	Готель	Мотель	Хостел	Гостьовий будинок
1	Цільова аудиторія	Ділові та рекреаційні туристи	Автотуристи	Молодь, бекпекери	Сімейні туристи
2	Розташування	Місто, курорт	Поблизу траси	Місто	Приміська/сільська зона
3	Паркінг	Не завжди	Обов'язково	Рідко	Зазвичай є
4	Тривалість перебування	2-7 ночей	1-3 ночі	1-14 ночей	2-14 ночей
5	Рівень сервісу	Високий/середній	Базовий/середній	Мінімальний	Базовий
6	Доступ до номера	Через вестибюль	Прямий з вулиці	Через загальні зони	Через будинок
7	Цінова категорія	Середня/висока	Нижче середньої	Низька	Середня

Джерело: складено автором на основі [15; 16; 25]

З наведеної таблиці видно, що мотель займає особливу нішу в системі засобів розміщення – він поєднує доступну ціну, функціональність та зручність для автомобільного туриста, чого не можуть повною мірою забезпечити інші типи закладів.

Принципова відмінність мотелю від готелю полягає не лише в рівні сервісу чи ціновому сегменті, а насамперед у концепції: мотель проєктується і функціонує як об'єкт, підпорядкований потребам людини в дорозі, тоді як готель орієнтований на більш тривале та комфортне перебування з широким спектром послуг [36].

У системі класифікації засобів розміщення відповідно до ДСТУ 4269:2003 «Послуги туристичні. Класифікація готелів» мотелі в Україні відносяться до готельних підприємств і підлягають категоризації за зірковою системою від однієї до п'яти зірок [4]. Проте на практиці переважна більшість вітчизняних мотелів функціонує в категоріях «одна» або «дві зірки», що пояснюється їхньою орієнтацією на масовий сегмент автотуристів із помірними вимогами до рівня сервісу [22].

Мотелі відіграють важливу та багатогранну роль у системі індустрії

гостинності, виконуючи одночасно туристичні, соціальні, економічні та інфраструктурні функції. Особливої значущості цей тип закладів набуває в контексті розвитку автотуризму - одного з найбільш динамічних сегментів сучасного туристичного ринку.

Автотуризм як форма подорожування характеризується високим ступенем самостійності, гнучкістю маршруту та орієнтацією на індивідуальні потреби туриста. За даними UNWTO, частка автотуристів у загальній структурі внутрішніх туристичних потоків у розвинених країнах становить від 40 до 65% [22].

Саме мотелі є основними об'єктами розміщення для цієї категорії мандрівників, оскільки їхня локалізація вздовж транспортних коридорів, наявність паркінгу та можливість швидкого заселення відповідають специфічним потребам автотуристів. Таким чином, розвиток мотельної мережі безпосередньо стимулює розвиток автотуризму і є важливим чинником формування туристичних потоків у межах країни.

Для внутрішнього туризму мотелі виконують функцію сполучних ланок між туристичними дестинаціями, забезпечуючи можливість комфортного пересування на великі відстані без необхідності повертатися до місця постійного проживання [12]. Це особливо актуально для України, де відстань між великими містами нерідко перевищує 300-500 кілометрів.

Соціально-економічна роль мотелів виявляється у кількох вимірах. По-перше, вони забезпечують доступне розміщення для широких верств населення, у тому числі для тих, хто подорожує з обмеженим бюджетом - водіїв-далекобійників, сімей з дітьми, студентів. По-друге, мотелі є джерелом створення робочих місць у регіонах, нерідко розташованих поза великими містами, де рівень зайнятості традиційно нижчий. По-третє, функціонування мотелю стимулює розвиток суміжних видів бізнесу - закладів харчування, автосервісів, автозаправних станцій, магазинів - формуючи так звані придорожні кластери обслуговування [17].

Місце мотелів у транспортній інфраструктурі країни також є

надзвичайно важливим. Вздовж основних автомагістралей мотелі виконують функцію «точок відновлення» для водіїв: вони дозволяють уникнути втоми за кермом, яка є однією з головних причин дорожньо-транспортних пригод. У країнах ЄС діють рекомендації щодо оптимального розміщення об'єктів придорожного сервісу кожні 50-80 кілометрів на основних трасах, і мотель є невід'ємним елементом такої інфраструктури [27].

В умовах повоєнного відновлення України питання розвитку мотельного сервісу набуває особливої актуальності. Відновлення транспортної активності, зростання внутрішньої мобільності населення, активізація вантажних і пасажирських перевезень, а також очікуване зростання туристичних потоків після завершення бойових дій - усе це формує стійкий попит на об'єкти придорожного розміщення [25]. При цьому наявна інфраструктура мотелів в Україні є морально застарілою і не відповідає сучасним стандартам якості та технологічності (Державна).

Принципово важливим є зв'язок мотелів з елементами придорожного сервісу. Сучасний мотель функціонує не ізольовано, а в складі або поблизу комплексів дорожнього обслуговування. Для наочного розуміння взаємозв'язків між елементами придорожного сервісного кластера нижче представлено схему (рис. 1.1), що відображає місце мотелю у цій системі та характер його взаємодії з суміжними об'єктами інфраструктури.

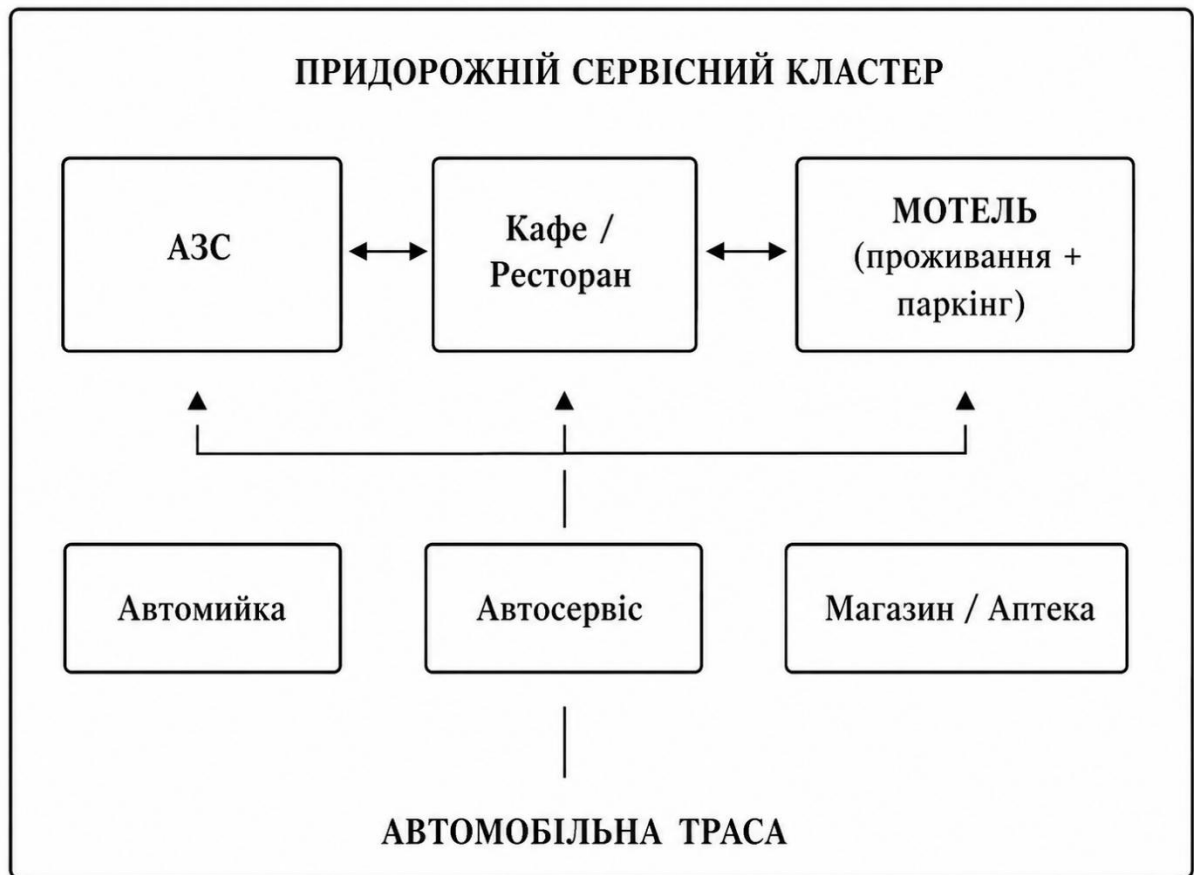


Рис. 1.1. Місце мотелю в екосистемі придорожного сервісу

Джерело: складено автором на основі [15; 28]

Як видно зі схеми, мотель є центральним елементом придорожного кластера – саме навколо нього формується решта інфраструктури обслуговування. Така синергія дозволяє не лише підвищити привабливість мотелю для туристів, а й збільшити його економічну ефективність за рахунок взаємного перенаправлення клієнтських потоків між об'єктами кластера.

Різноманіття мотелів як типу закладів розміщення зумовлює необхідність їх систематизації за різними класифікаційними ознаками. Класифікація мотелів дозволяє не лише впорядкувати наявну різноманітність форм і концепцій, а й визначити чітке місце конкретного об'єкта у конкурентному середовищі, обрати відповідну стратегію розвитку та позиціонування.

За рівнем комфорту та зірковістю мотелі поділяються на три основні категорії, що широко використовуються у міжнародній практиці [15].

Бюджетні мотелі - заклади категорії «одна-дві зірки», що пропонують мінімально необхідний набір послуг: чистий номер, санвузол, паркінг. Вони орієнтовані на цінове позиціонування і приваблюють туристів, для яких вирішальним фактором вибору є вартість ночівлі

Мотелі середнього класу – заклади категорії «дві-три зірки», що поєднують доступну ціну з підвищеним рівнем комфорту: наявністю зони сніданків, покращеним оснащенням номерів, безкоштовним Wi-Fi, зонами відпочинку. Цей сегмент є найбільш масовим і конкурентним на ринку.

Мотелі підвищеного комфорту – заклади категорії «три-чотири зірки», що наближаються за рівнем сервісу до бутик-готелів, але зберігають придорожню концепцію та пряму доступність до номерів. Характерні ознаки: дизайнерський інтер'єр, розширений спектр послуг, смарт-технології в номерах.

За місткістю мотелі класифікуються відповідно до кількості місць для проживання: малі – до 30 місць (оптимальні для регіональних ринків, прості в управлінні); середні - від 31 до 100 місць (найбільш поширений формат на завантажених трасах); великі - понад 100 місць (характерні для інтенсивних транспортних коридорів або туристичних кластерів) [20].

За типом розташування виокремлюють: придорожні - розміщені безпосередньо вздовж автомагістралей поза межами населених пунктів; міські - розташовані на в'їздах до міст або у промислових зонах, орієнтовані на ділових мандрівників та водіїв вантажного транспорту; курортні - поблизу рекреаційних зон, із розширеним сервісом та можливістю тривалішого перебування [28].

За архітектурно-планувальним рішенням мотелі поділяються на одноповерхові (класичний тип - номери у ряд із прямим виходом на паркінг), двоповерхові та багатоповерхові (характерні для міських мотелів із обмеженою земельною ділянкою), а також блочні (комплекс окремих будівель-блоків на спільній території) [20].

За формою власності та управління розрізняють незалежні мотелі

(приватна власність, індивідуальне управління), мережеві готелі (входять до готельних або мотельних мереж), а також франчайзингові (працюють під брендом мережі, зберігаючи приватну власність).

Для узагальнення наведених класифікаційних ознак та забезпечення цілісного сприйняття різноманітності форм мотелів, нижче представлено зведену таблицю, що систематизує всі основні критерії класифікації у єдиній структурованій формі.

Таблиця 1.2

Класифікація мотелів за основними критеріями

	Класифікаційна ознака	Види мотелів	Характерні ознаки
1	Рівень комфорту	Бюджетні (1-2★)	Мінімальний сервіс, низька ціна
		Середнього класу (2-3★)	Базовий комфорт, сніданок, Wi-Fi
		Підвищеного комфорту (3-4★)	Розширений сервіс, дизайн, smart
2	Місткість	Малі (до 30 місць)	Сімейний бізнес, регіональний ринок
		Середні (31-100 місць)	Найпоширеніший формат
		Великі (понад 100 місць)	Інтенсивні транспортні коридори
3	Розташування	Придорожні	Поза містом, вздовж траси
		Міські	Міська периферія, ділові туристи
		Курортні	Рекреаційні зони, сезонність
4	Архітектура	Одноповерхові	Прямий доступ до номера з вулиці
		Дво- та багатоповерхові	Ущільнена забудова, ліфт
		Блочні	Окремі корпуси на одній ділянці
5	Форма управління	Незалежні	Гнучкість, індивідуальний підхід
		Мережеві	Єдині стандарти, упізнаваний бренд
		Франчайзингові	Бренд мережі + приватна власність

Джерело: складено автором на основі [15; 16; 20; 28]

Наведена класифікація є комплексною та охоплює всі ключові аспекти типологізації мотелів - від рівня комфорту до форми управління. Вона є підставою для чіткого позиціонування проєктованого мотелю «Roadside Smart Motel» у системі засобів розміщення: за рівнем комфорту - середній клас із елементами upscale; за місткістю - малий (30 місць); за розташуванням - придорожній; за архітектурою - одноповерховий блочний тип; за формою управління - незалежний із потенціалом франчайзингового розвитку.

1.2. Нормативно-правове регулювання діяльності мотелів в Україні

Діяльність мотелів в Україні регулюється комплексом нормативно-правових актів, що охоплюють різні аспекти функціонування закладів тимчасового розміщення - від загальних засад господарської діяльності до специфічних вимог туристичної галузі. Формування цієї системи відбувалося поступово і відображає загальну логіку розвитку вітчизняного законодавства у сфері туризму та гостинності.

Основним законодавчим актом, що регулює туристичну діяльність в Україні, є Закон України «Про туризм» від 15 вересня 1995 року № 324/95-ВР із подальшими змінами та доповненнями [9]. Цей закон визначає загальні засади туристичної діяльності, встановлює права та обов'язки суб'єктів туристичного ринку, регулює відносини між туристами та суб'єктами туристичної діяльності, а також закріплює повноваження органів державної влади у сфері туризму.

Для мотелів принципово важливими є положення закону щодо засобів розміщення туристів - зокрема, стаття 19, яка визначає вимоги до суб'єктів, що надають послуги з тимчасового розміщення, та встановлює їхній обов'язок дотримуватися стандартів якості та безпеки [9].

Важливим регулятором у сфері захисту прав споживачів готельних послуг є Закон України «Про захист прав споживачів» від 12 травня 1991 року № 1023-XII із змінами [7]. Цей закон встановлює права споживачів на

отримання якісних послуг, достовірної інформації про заклад та послуги, що надаються, а також механізми захисту у разі порушення їхніх прав. Для мотелів положення цього закону мають практичне значення у частині обов'язкового інформування гостей про вартість послуг, правила проживання, умови розірвання договору та порядок подання скарг. Порушення вимог закону може слугувати підставою для притягнення суб'єкта господарювання до адміністративної або цивільно-правової відповідальності.

Господарський кодекс України від 16 січня 2003 року № 436-IV визначає загальні засади господарської діяльності в Україні та встановлює правові основи для функціонування підприємств у всіх галузях економіки, включаючи готельно-ресторанне господарство [1].

Зокрема, кодекс регулює питання реєстрації суб'єктів господарювання, укладання господарських договорів, відповідальності за неналежне виконання зобов'язань, а також загальні вимоги до організації підприємницької діяльності. Цивільний кодекс України від 16 січня 2003 року № 435-IV, у свою чергу, регулює договірні відносини між мотелем та гостем, визначаючи правову природу договору про надання послуг тимчасового розміщення, порядок його укладання, виконання та припинення [13].

Роль державної політики у розвитку сфери гостинності реалізується через систему стратегічних документів та програм. Зокрема, Стратегія розвитку туризму та курортів в Україні на період до 2026 року визначає пріоритетні напрями державної підтримки туристичної галузі, серед яких - розвиток інфраструктури розміщення, підвищення якості туристичних послуг та інтеграція до міжнародного туристичного ринку [12].

В умовах повоєнного відновлення державна політика також орієнтована на стимулювання інвестицій у придорожній сервіс та розбудову туристичної інфраструктури вздовж ключових транспортних коридорів - що безпосередньо стосується перспектив розвитку мотельного бізнесу в Україні.

Поряд із законодавчою базою діяльність мотелів регулюється системою державних стандартів, будівельних норм та санітарних правил, що

встановлюють конкретні технічні вимоги до проєктування, будівництва та експлуатації закладів тимчасового розміщення. Дотримання цих норм є обов'язковою умовою легального функціонування мотелю та отримання відповідної категорії [3].

Ключовими державними стандартами у цій сфері є два документи. ДСТУ 4268:2003 «Послуги туристичні. Засоби розміщування. Загальні вимоги» встановлює загальні вимоги до всіх типів засобів розміщення туристів, включаючи мотелі: вимоги до приміщень, їхнього оснащення, санітарного стану, безпеки, рівня обслуговування та інформаційного забезпечення гостей [3]. ДСТУ 4269:2003 «Послуги туристичні. Класифікація готелів» визначає систему категоризації засобів розміщення за зірковою шкалою та встановлює диференційовані вимоги до кожної категорії - від мінімальної площі номерів і переліку обов'язкового обладнання до вимог до персоналу та асортименту послуг [4]. Відповідно до цього стандарту, мотелі в Україні підлягають категоризації за тією самою системою, що й готелі, - від однієї до п'яти зірок.

Будівельні норми і правила є не менш важливою складовою нормативної бази для мотелів. ДБН В.2.2-9:2018 «Громадські будинки та споруди. Основні положення» встановлює архітектурно-планувальні та конструктивні вимоги до будівель громадського призначення, до яких належать і заклади розміщення [2].

Цей документ регулює питання планування внутрішніх приміщень, висоти стель, природного та штучного освітлення, вентиляції, пожежної безпеки, доступності для маломобільних груп населення. Для мотелів, що проєктуються як одноповерхові або малоповерхові споруди, особливо важливими є норми щодо мінімальних площ приміщень та вимоги до організації евакуаційних виходів [2].

Санітарні норми для закладів розміщення визначаються Державними санітарними правилами і нормами, що встановлюють вимоги до мікроклімату приміщень, якості питної води, організації прибирання та дезінфекції,

поводження з побутовими відходами, а також до харчоблоків у разі наявності у мотелі закладу харчування. Контроль за дотриманням санітарних норм здійснює Державна служба з питань безпеки харчових продуктів та захисту споживачів [21].

Вимоги пожежної безпеки для мотелів регулюються Правилами пожежної безпеки в Україні, затвердженими наказом Міністерства внутрішніх справ України, а також відповідними будівельними нормами щодо протипожежного захисту будівель [2].

Ці документи встановлюють вимоги до наявності та технічного стану первинних засобів пожежогасіння, систем автоматичної пожежної сигналізації та оповіщення, евакуаційних шляхів і виходів, а також до проведення інструктажів персоналу.

Вимоги до технічного оснащення номерного фонду мотелю визначаються комплексно - через стандарти ДСТУ та будівельні норми. Зокрема, для мотелю категорії «дві зірки» обов'язковим є наявність у кожному номері ліжка з постільною білизною, санвузла з душем або ванною, вішалки для одягу, дзеркала, мінімального набору меблів, а також системи опалення та вентиляції [4]. Наявність телевізора, холодильника та фена є обов'язковою вже для закладів категорії «три зірки» та вище.

Відкриття мотелю в Україні передбачає проходження кількох послідовних процедур - від державної реєстрації суб'єкта господарювання до отримання необхідних дозволів та присвоєння категорії. Знання цих процедур є необхідною умовою для успішного запуску закладу у правовому полі.

Першим кроком є державна реєстрація суб'єкта господарювання відповідно до Закону України «Про державну реєстрацію юридичних осіб, фізичних осіб - підприємців та громадських формувань» від 15 травня 2003 року № 755-IV [6]. Для мотелю найбільш поширеними організаційно-правовими формами є товариство з обмеженою відповідальністю (ТОВ) або фізична особа-підприємець (ФОП). Реєстрація здійснюється через державного реєстратора або онлайн через портал «Дія» і включає присвоєння

ідентифікаційного коду, внесення до Єдиного державного реєстру та постановку на облік у податкових органах. Діяльність із надання послуг тимчасового розміщення не підлягає ліцензуванню в Україні, що суттєво спрощує процедуру запуску мотелю порівняно з рядом інших видів підприємницької діяльності.

Система категоризації закладів розміщення в Україні базується на добровільному принципі: суб'єкт господарювання має право, але не зобов'язаний отримувати офіційну категорію (зірки). Процедура категоризації регулюється Порядком встановлення категорій готелям та іншим об'єктам, що призначаються для надання послуг з тимчасового розміщення (проживання), затвердженим постановою Кабінету Міністрів України від 29 липня 2009 року № 803 із змінами (Постанова). Присвоєння категорії здійснюється акредитованими органами з оцінки відповідності на підставі перевірки дотримання вимог відповідних ДСТУ [11].

Наявність офіційної категорії підвищує довіру споживачів та є конкурентною перевагою на ринку, хоча на практиці значна частина вітчизняних мотелів функціонує без офіційно присвоєної категорії.

Органами державного контролю у сфері діяльності закладів розміщення є насамперед Державна служба з питань безпечності харчових продуктів та захисту споживачів (Держпродспоживслужба), що здійснює нагляд за дотриманням санітарних норм та вимог законодавства про захист прав споживачів [21].

Місцеві органи влади, зокрема виконавчі комітети міських рад та районні державні адміністрації, уповноважені здійснювати контроль у сфері містобудування, землекористування та дотримання правил благоустрою. Державна інспекція з питань праці контролює дотримання трудового законодавства, що є актуальним для мотелів як роботодавців.

Дозвільна документація для відкриття мотелю охоплює кілька обов'язкових документів, що наведені у таблиці 1.3. Перелік необхідних дозволів залежить від того, чи здійснюється будівництво нового об'єкта, чи

реконструкція існуючого, а також від наявності у motelі закладу харчування. Наведений нижче перелік відображає типову документацію, необхідну для введення motelю в експлуатацію та початку його легальної діяльності - що дозволяє оцінити адміністративне навантаження на підприємця на підготовчому етапі реалізації проєкту.

Таблиця 1.3

Перелік основної дозвільної документації для відкриття motelю в Україні

	Документ	Орган видачі	Нормативна підстава
1	Державна реєстрація суб'єкта господарювання	Державний реєстратор / «Дія»	Закон № 755-IV
2	Дозвіл на будівництво / реконструкцію	Місцевий орган архітектури	ДБН В.2.2-9:2018
3	Декларація про готовність об'єкта до експлуатації	ДАБІ / місцевий орган	Закон № 3038-VI
4	Висновок санітарно-епідеміологічної служби	Держпродспоживслужба	ДСанПіН
5	Акт перевірки пожежної безпеки	ДСНС України	Правила пожежної безпеки
6	Свідоцтво про категорію (за бажанням)	Акредитований орган	Постанова КМУ № 803

Джерело: складено автором на основі [1-13]

Отже, процедура відкриття motelю включає взаємодію з кількома державними органами та передбачає дотримання вимог різних галузей законодавства - будівельного, санітарного, протипожежного та господарського. Водночас відсутність вимоги щодо обов'язкового ліцензування суттєво спрощує адміністративну процедуру та знижує бар'єри входу на ринок для нових операторів motelного бізнесу.

1.3. Світовий досвід розвитку motelів

Сполучені Штати Америки є безперечною батьківщиною motelної концепції - саме тут вперше виникла ідея поєднання автомобільної подорожі з доступним придорожнім розміщенням, що згодом поширилася по всьому світу. Передумовою для цього стало стрімке зростання автомобілізації

американського суспільства у 1910-1920-х роках: якщо у 1910 році в США налічувалося близько 500 тисяч автомобілів, то вже до 1920 року їхня кількість перевищила 8 мільйонів. Зростаючий попит на доступне придорожнє розміщення для автомобілістів і став головним поштовхом до появи перших мотелів [16].

Перші заклади мотельного типу - так звані «автокемпи» та «туристські кабіни» - з'явилися у США на початку 1920-х років як примітивні споруди з мінімальними зручностями, розташовані вздовж основних доріг. У 1925 році у місті Сан-Луїс-Обіспо (штат Каліфорнія) відкрився «Milestone Mo-Tel» - перший заклад, що офіційно використав назву «мотель» та запропонував гостям окремі кімнати з власними гаражами безпосередньо біля входу. Ця концепція виявилася надзвичайно популярною і протягом наступних десятиліть стрімко поширилася по всій країні [27].

Переломним моментом у розвитку американської мотельної індустрії стало прийняття у 1956 році Закону про федеральні автомагістралі, що передбачав будівництво розгалуженої системи міжштатних автодоріг загальною протяжністю понад 66 тисяч кілометрів. Ця мережа, відома як Interstate Highway System, докорінно змінила транспортну географію США та спричинила справжній «мотельний бум» - вздовж нових автомагістралей тисячами з'являлися нові заклади придорожнього розміщення. Саме у цей період - 1950-1960-ті роки - сформувалася сучасна мотельна індустрія США з її характерними рисами: стандартизованим сервісом, доступними цінами та орієнтацією на масового автотуриста [37].

Паралельно з розбудовою дорожньої мережі відбувалося формування великих мотельних мереж, що стали визначальною рисою американської моделі придорожнього розміщення. У 1952 році Кеммонс Вілсон заснував мережу Holiday Inn, що запровадила революційну на той час концепцію стандартизованого сервісу - гість у будь-якому готелі мережі міг розраховувати на однаковий рівень комфорту та перелік послуг незалежно від штату чи міста. Мережа Motel 6, заснована у 1962 році, обрала стратегію

цінового лідерства - назва відображала початкову ціну номера у 6 доларів за ніч, що зробило заклад доступним для найширших верств населення [49].

Best Western, заснована у 1946 році як кооператив незалежних мотелів, запропонувала альтернативну модель - об'єднання самостійних закладів під спільним брендом зі збереженням їхньої індивідуальності. Сучасний стан мотельного ринку США характеризується насиченістю та високою конкурентністю. За даними Американської асоціації готелів та розміщення, станом на 2023 рік у США функціонує понад 54 тисячі готельних та мотельних об'єктів із загальним номерним фондом понад 5 мільйонів одиниць [49].

При цьому ринок переживає активну трансформацію під впливом цифровізації, зміни споживчих очікувань та конкуренції з боку платформ короткострокової оренди житла. Провідні мережі активно інвестують у оновлення концепцій, впровадження self-check-in систем та підвищення екологічності своїх об'єктів.

Європейська модель придорожного розміщення суттєво відрізняється від американської як за концепцією, так і за умовами формування. Якщо у США мотельна індустрія розвивалася переважно стихійно під впливом ринкових сил, то в Європі цей процес відбувався більш організовано - із активною участю держави та в умовах щільнішої міської забудови та розвиненої залізничної інфраструктури [28].

Тим не менш, із зростанням автомобілізації та розбудовою європейської дорожньої мережі мотелі та заклади придорожного розміщення зайняли важливе місце у туристичній інфраструктурі континенту.

Особливістю європейської моделі є домінування великих готельних мереж, що пропонують бюджетні формати розміщення під добре впізнаваними брендами. Французька мережа Ibis, що входить до групи Accor і налічує понад 1200 об'єктів у Європі, стала еталоном бюджетного міського та придорожного розміщення на континенті - завдяки стандартизованій якості, помірній ціні та широкій географічній присутності (Accor).

Ще більш бюджетний формат представляє Formule 1 (також Accor) -

мінімалістичний заклад із компактними номерами та спільними санвузлами, орієнтований виключно на ночівлю. Британська мережа Premier Inn із понад 800 об'єктами у Великобританії та Ірландії демонструє успішну модель поєднання доступної ціни з гарантованим рівнем якості та активним використанням цифрових технологій бронювання [27].

Принципово важливим елементом європейської системи є Hotelstars Union - міжнародна організація, що об'єднує системи класифікації готелів та засобів розміщення більшості країн ЄС та забезпечує їхню взаємну сумісність. Система передбачає єдині критерії присвоєння категорій від однієї до п'яти зірок, що дозволяє туристам орієнтуватися у рівні закладу незалежно від країни перебування.

Станом на 2024 рік до Hotelstars Union входять 20 країн, включаючи Німеччину, Австрію, Францію, Чехію, Польщу та інші. Для України приєднання до цієї системи або запровадження сумісних стандартів є одним із пріоритетних напрямів гармонізації з європейськими нормами у сфері гостинності [47].

Державна підтримка придорожного сервісу в країнах ЄС реалізується через кілька механізмів. По-перше, через систему транс'європейської транспортної мережі (TEN-T), що передбачає розбудову ключових транспортних коридорів із обов'язковим забезпеченням об'єктами сервісу через кожні 50-60 кілометрів. По-друге, через програми регіонального розвитку, що фінансують будівництво об'єктів придорожньої інфраструктури у менш розвинених регіонах. По-третє, через встановлення чітких стандартів до об'єктів сервісу на автомагістралях - щодо їхнього мінімального переліку послуг, санітарного стану, доступності для людей з обмеженими можливостями [48].

Вимоги до придорожніх закладів на трасах TEN-T є найбільш жорсткими серед усіх категорій автодоріг ЄС. Зокрема, на трасах мережі TEN-T обов'язковою є наявність зупинок для відпочинку водіїв не рідше ніж кожні 60 кілометрів, у складі яких мають бути санітарні вузли, зона харчування та

місця для відпочинку. Наявність закладу розміщення є рекомендованою, але не обов'язковою вимогою - проте на практиці більшість великих зупинок на трасах TEN-T включають мотель або бюджетний готель. Це створює стійкий та передбачуваний попит на послуги придорожного розміщення вздовж ключових європейських коридорів [48].

Аналіз світового досвіду розвитку мотельної індустрії набуває практичної цінності лише тоді, коли він розглядається у контексті конкретної країни - з урахуванням її специфічних умов, можливостей та обмежень. Для України таке порівняння є особливо актуальним з огляду на євроінтеграційні прагнення країни та необхідність модернізації туристичної інфраструктури в умовах повоєнного відновлення.

Стан розвитку мотельного ринку України суттєво відстає від рівня провідних країн світу за більшістю ключових показників. За даними Державної служби статистики України, у 2021 році - останньому довоєнному році з повними статистичними даними - в Україні функціонувало близько 290 закладів типу «мотель», що є вкрай незначною кількістю для країни з розгалуженою мережею автомобільних доріг загальною протяжністю понад 170 тисяч кілометрів [23].

Для порівняння: у Польщі - країні зіставної за площею - налічується понад 1200 придорожніх закладів розміщення, а у Франції - понад 3500. Більшість українських мотелів функціонують у застарілому форматі - без цифрових технологій бронювання, з низьким рівнем стандартизації сервісу та незадовільним станом інфраструктури [43].

Для системного осмислення відмінностей між світовим досвідом та українськими реаліями, а також для визначення конкретних напрямів запозичення кращих практик, нижче представлено порівняльну таблицю 1.4, що охоплює ключові параметри розвитку мотельної індустрії.

Таблиця 1.4

Порівняльний аналіз розвитку мотельної індустрії: світовий досвід та
Україна

	Параметр	США	Країни ЄС	Україна	Потенціал для запозичення
1	Щільність мотелів на 1000 км доріг	32-40 об'єктів	18-25 об'єктів	1-2 об'єкти	Дуже високий
2	Частка мережових мотелів	70-75%	45-55%	5-8%	Високий
3	Рівень онлайн-бронювань	75-80%	60-65%	20-30%	Дуже високий
4	Наявність self-check-in	55-60%	35-45%	до 5%	Дуже високий
5	Екологічна сертифікація	20-25%	30-35%	менше 1%	Середній
6	Середній термін експлуатації об'єктів	8-12 років	10-15 років	20-30 років	Потребує оновлення
7	Наявність зарядок для електромобілів	40-50%	35-45%	менше 2%	Високий

Джерело: складено автором на основі [23; 43; 47; 48; 49]

З таблиці чітко видно, що розрив між Україною та провідними країнами є значним практично за всіма параметрами. Водночас саме цей розрив є не лише проблемою, а й можливістю - адже він означає значний незаповнений ринковий потенціал для нових якісних об'єктів придорожного розміщення.

Україна може запозичити з досвіду США насамперед модель мережевого розвитку мотелів - коли незалежні заклади об'єднуються під спільним брендом із єдиними стандартами якості, зберігаючи при цьому приватну власність.

Це дозволило б підвищити впізнаваність українських мотелів серед туристів та забезпечити стабільний рівень сервісу без значних інвестицій у створення власної мережі. З досвіду ЄС Україні варто запозичити системний підхід до розміщення об'єктів придорожного сервісу вздовж ключових транспортних коридорів - за аналогією з вимогами TEN-T, а також стандарти класифікації Hotelstars Union як більш сучасну та прозору альтернативу застарілим вітчизняним ДСТУ.

Бар'єрами для розвитку мотельної індустрії в Україні є: недостатня

розвиненість нормативно-правової бази щодо мотелів як окремого типу закладів; низька інвестиційна активність у галузі через воєнну невизначеність; дефіцит кваліфікованих кадрів у сфері гостинності; недостатній розвиток системи онлайн-бронювання та цифрового маркетингу серед малих закладів; а також загальна зношеність дорожньої інфраструктури, що знижує привабливість автотуризму.

Можливостями для впровадження світових практик у вітчизняному контексті є: зростаючий попит на внутрішній автотуризм в умовах обмеженого виїзду за кордон; активна розбудова та реконструкція автомобільних доріг у рамках повоєнного відновлення; доступність сучасних цифрових технологій для автоматизації мотельного сервісу за відносно невисокою вартістю; а також зростаючий інтерес міжнародних інвесторів до відновлення економіки України.

Висновки для концепції «Roadside Smart Motel» є очевидними: світовий досвід підтверджує правильність обраного напрямку. Поєднання функціональності придорожного мотелю з елементами smart-сервісу, що є домінуючим трендом у США та Європі, є саме тим форматом, якого критично бракує на українському ринку. Запроваджений у правильній локації - поблизу траси Київ-Львів та міста Дубно - такий заклад має всі передумови для успіху, адже спирається на перевірені світовою практикою рішення, адаптовані до реалій та потреб вітчизняного ринку.

РОЗДІЛ 2. АНАЛІЗ УМОВ СТВОРЕННЯ МОТЕЛЮ

2.1. Аналіз туристичної та транспортної привабливості локації для мотелю (траса Київ-Львів, поблизу м. Дубно)

Автомобільна мережа України налічує понад 170 тисяч кілометрів доріг, однак для розміщення мотелю практичний інтерес становлять насамперед дороги державного значення з високою інтенсивністю руху та значною відстанню між великими містами - що формує природний попит на ночівлю в дорозі [22].

Серед автомагістралей України, що відповідають цим критеріям, виокремлюються три основні коридори - Київ-Одеса (М05), Київ-Харків (М03) та Київ-Львів (М06), кожен із яких має свої особливості з точки зору привабливості для мотельного бізнесу.

Траса М05 Київ-Одеса має загальну протяжність близько 480 кілометрів і є одним із найбільш завантажених напрямів в Україні - особливо в літній сезон, коли потоки рекреаційних туристів до узбережжя Чорного моря суттєво зростають. Водночас цей коридор характеризується яскраво вираженою сезонністю попиту, що є суттєвим недоліком для мотельного бізнесу, орієнтованого на цілорічне завантаження. Крім того, значна частина траси М05 проходить через густонаселені регіони з розвиненою мережею наявних закладів розміщення, що підвищує рівень конкуренції.

Траса М03 Київ-Харків протяжністю близько 480 кілометрів є важливим ділово-транспортним коридором, що з'єднує дві найбільші агломерації України. Ця траса характеризується стабільним цілорічним потоком ділових мандрівників та вантажних перевізників. Однак геополітична ситуація - близькість Харківської області до зони активних бойових дій - суттєво знижує інвестиційну привабливість цього коридору для нових об'єктів туристичної інфраструктури на середньострокову перспективу.

Траса М06 Київ-Чоп, що проходить через Житомир, Рівне, Львів до кордону зі Словаччиною та Угорщиною, є головним західним транспортним коридором України та частиною міжнародного маршруту Е40 - одного з найдовших європейських маршрутів, що з'єднує Францію з Центральною Азією. Ця траса відзначається найбільш збалансованою структурою транспортного потоку: поєднанням транзитних вантажних перевезень, ділових мандрівників, туристів та гуманітарних місій [24]. Особливого значення коридор набув у контексті повоєнного відновлення України - саме через нього здійснюється основна частина вантажопотоків із країн ЄС.

Для об'єктивного порівняння трьох альтернативних коридорів за методологією багатокритеріальної оцінки нижче представлено зведену таблицю 2.1, що дозволяє наочно зіставити ключові параметри кожного з них та обґрунтувати вибір оптимальної локації для мотелю.

Таблиця 2.1

Порівняльна оцінка альтернативних транспортних коридорів України для розміщення мотелю

	Критерій оцінки	Вага критерію	М05 Київ-Одеса	М03 Київ-Харків	М06 Київ-Львів
1	Інтенсивність транспортного руху	0,20	7 (1,40)	7 (1,40)	9 (1,80)
2	Цілорічність попиту	0,15	5 (0,75)	7 (1,05)	9 (1,35)
3	Туристична привабливість регіону	0,15	8 (1,20)	6 (0,90)	9 (1,35)
4	Безпекова ситуація / інвест. клімат	0,20	7 (1,40)	4 (0,80)	9 (1,80)
5	Близькість до кордону ЄС	0,10	4 (0,40)	3 (0,30)	9 (0,90)
6	Дефіцит якісних закладів розміщення	0,10	5 (0,50)	6 (0,60)	8 (0,80)
7	Розвиненість придорожньої інфраструктури	0,10	7 (0,70)	7 (0,70)	8 (0,80)
8	Зважена підсумкова оцінка	1,00	6,35	5,75	8,80

Примітка: оцінка за шкалою від 1 до 10, у дужках - зважений бал

Джерело: складено автором на основі даних Укравтодор [24]

З таблиці 2.1 видно, що траса М06 Київ-Львів отримала найвищу зважену оцінку - 8,80 балів із 10 можливих, що на 2,45 бали перевищує результат другого за привабливістю коридору М05 Київ-Одеса. Особливо суттєвою є перевага М06 за критеріями безпекової ситуації та інвестиційного клімату, цілорічності попиту та близькості до кордону ЄС - що є принциповими факторами для довгострокової стійкості мотельного бізнесу.

Таким чином, траса Київ-Львів є оптимальним транспортним коридором для розміщення проєктованого мотелю, а подальший аналіз зосереджується саме на цьому напрямі та конкретній локації поблизу міста Дубно Рівненської області.

Траса М06 Київ-Чоп є головною артерією західного напрямку України та одним із найважливіших транспортних коридорів країни. Загальна протяжність траси від Києва до державного кордону зі Словаччиною у Чопі становить близько 1085 кілометрів, з яких ділянка Київ-Львів охоплює приблизно 540 кілометрів [24]. Траса проходить через Київську, Житомирську, Рівненську, Львівську та Закарпатську області, виходячи на кордони з чотирма країнами ЄС - Польщею, Словаччиною, Угорщиною та Румунією. Дорога має статус міжнародного маршруту Е40 у рамках мережі європейських автомобільних доріг, що підкреслює її стратегічне значення не лише для України, а й для всього регіону.

Інтенсивність транспортного руху на трасі М06 є однією з найвищих серед автомобільних доріг державного значення України. За даними Укравтодору, середньодобова інтенсивність руху на ділянці траси в районі Рівненської області становить від 8 до 14 тисяч автомобілів на добу залежно від конкретної ділянки та сезону, з яких близько 18-22% припадає на вантажний транспорт [24].

У постпандемічний та воєнний період структура транспортного потоку на М06 суттєво змінилася: частка вантажних перевезень зросла у зв'язку з активізацією гуманітарних та комерційних вантажопотоків із країн ЄС, а частка туристичного транспорту тимчасово скоротилася, однак поступово

відновлюється зі стабілізацією ситуації у центральних та західних регіонах країни.

Стратегічне розташування міста Дубно на трасі М06 обумовлено кількома факторами. По-перше, Дубно знаходиться приблизно на відстані 330-340 кілометрів від Києва та 170-180 кілометрів від Львова - що робить цю точку природним «середнім зупинковим пунктом» для мандрівників, що долають увесь маршрут Київ-Львів [24]. По-друге, місто розташоване на перетині траси М06 з регіональними дорогами, що з'єднують його з Рівним, Луцьком та Тернополем - що додатково розширює зону залучення потенційних клієнтів мотелю.

Принципово важливим є так зване «правило 3-4 годин» - емпірично встановлена закономірність, згідно з якою більшість водіїв відчують потребу у відпочинку після 3-4 годин безперервного руху.

При середній швидкості руху на трасі М06 близько 90-100 кілометрів на годину, 3-4 години їзди від Києва відповідають відстані 270-400 кілометрів - що ідеально збігається з розташуванням Дубна (330-340 км від Києва). Водночас для мандрівників із Львова у зворотному напрямку Дубно також потрапляє у зону оптимального відпочинку після 1,5-2 годин їзди, що робить цю локацію привабливою для обох напрямків руху. Схему транспортної позиції Дубна на трасі М06 відображено на рисунку 2.1.

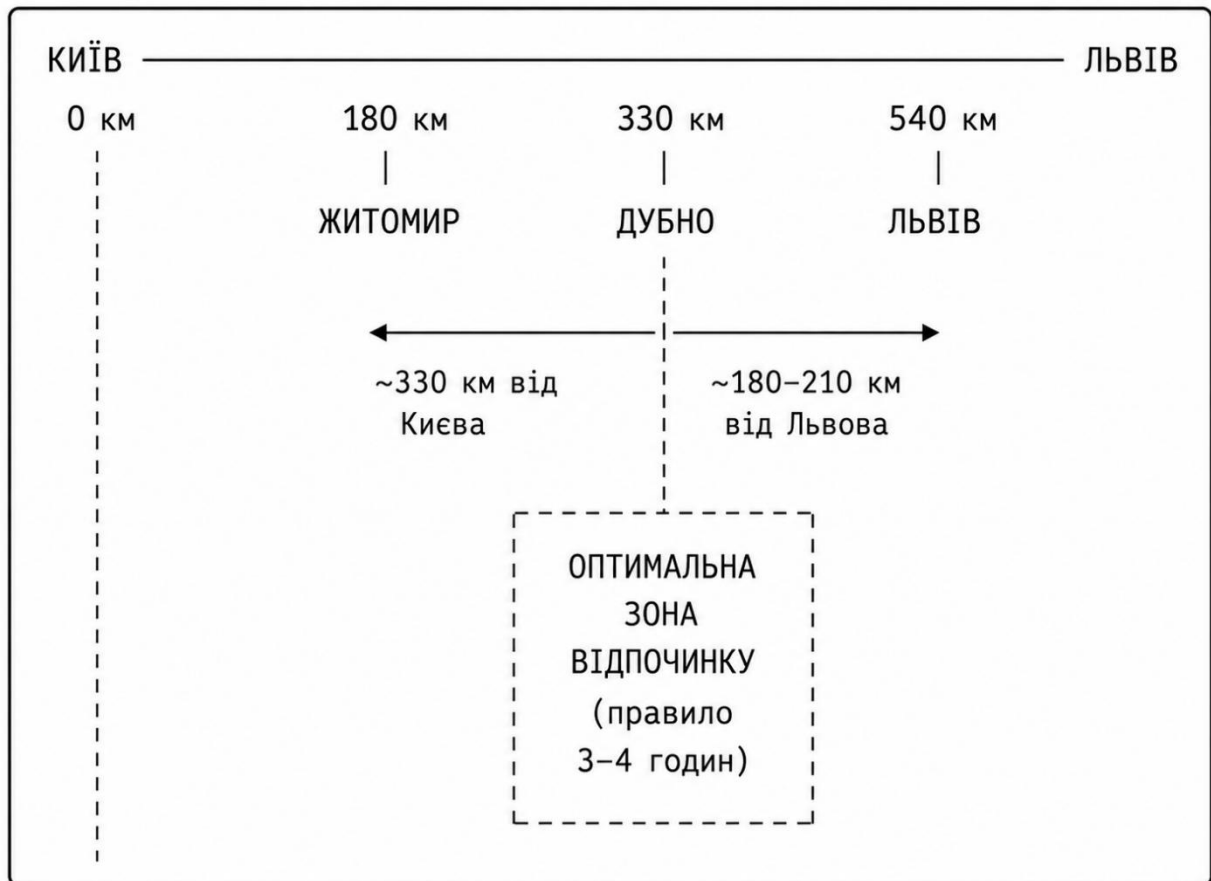


Рис. 2.1. Транспортна позиція м. Дубно на трасі М06 Київ-Львів

Джерело: складено автором на основі (Укравтодор)

У контексті євроінтеграції траса М06 набуває особливого стратегічного значення. Вона є частиною Транс'європейської транспортної мережі TEN-T - орієнтовного розширення на Україну, що передбачає поступову інтеграцію ключових українських транспортних коридорів у загальноєвропейську мережу [48].

У рамках програми відновлення України передбачено реконструкцію та модернізацію траси М06 відповідно до стандартів ЄС - що означає зростання інтенсивності руху та підвищення стандартів придорожнього сервісу вздовж усього коридору. Для потенційного мотелю поблизу Дубна це є додатковим довгостроковим чинником зростання попиту.

Туристичний потенціал Рівненської області, на території якої розташоване місто Дубно, є значним та різноманітним. Область відома насамперед своєю багатою історико-культурною спадщиною, мальовничими

природними ландшафтами Волинського Полісся та Подільської височини, а також розвиненою мережею об'єктів сакрального туризму.

За даними Рівненської обласної державної адміністрації, у 2021 році область відвідало понад 180 тисяч туристів, а в структурі туристичного попиту переважали мандрівники з інших регіонів України - насамперед із Києва та Львова. Таким чином, значна частина туристів, що відвідують Рівненщину, рухається саме трасою М06 - що формує додатковий попит на якісні заклади розміщення вздовж цього маршруту.

Місто Дубно є одним із найбагатших на туристичні атракції міст Рівненської області. Центральне місце серед них займає Дубенський замок - одна з найкраще збережених фортець України, збудована у XV-XVI століттях та внесена до реєстру пам'яток архітектури національного значення [43].

Замок є популярним туристичним об'єктом, що щорічно приваблює тисячі відвідувачів та слугує майданчиком для культурних заходів і фестивалів. На відстані близько 12 кілометрів від Дубна знаходиться Тараканівський форт - унікальний зразок фортифікаційної архітектури кінця XIX - початку XX століття, відомий також як «форт Дубно» або «мертве місто», що приваблює туристів, захоплених темною та військовою історією. Поблизу Дубна також розташовані природний заповідник «Рівненський», озера Волинського Полісся та кілька об'єктів сакрального туризму - монастирі та костели XIV-XVIII століть [32].

Аналіз цільових груп відвідувачів локації поблизу Дубна дозволяє виявити кілька сегментів потенційних клієнтів проєктованого мотелю. Для наочного представлення структури цільової аудиторії нижче наведено таблицю 2.2, що характеризує основні сегменти за ключовими параметрами - це є підставою для подальшого формування концепції мотелю та його сервісної моделі.

Таблиця 2.2

Характеристика цільових груп клієнтів мотелю поблизу м. Дубно

	Сегмент	Частка у потоці	Мета перебування	Вимоги до мотелю	Сезонність
1	Транзитні автотуристи Київ-Львів	35-40%	Ночівля в дорозі	Паркінг, швидке заселення, Wi-Fi	Цілорічна
2	Водії вантажного транспорту	20-25%	Відпочинок між рейсами	Великий паркінг, душ, кафе	Цілорічна
3	Туристи до Дубна та регіону	15-20%	Огляд атракцій	Комфортний номер, інформація	Квітень-жовтень
4	Ділові мандрівники	10-15%	Ділові зустрічі в регіоні	Wi-Fi, тиша, ранній сніданок	Цілорічна
5	Транзитні мандрівники до ЄС	10-15%	Ночівля перед кордоном	Безпека, паркінг, обмін валют	Цілорічна

Джерело: складено автором на основі [29; 32]

З таблиці видно, що структура попиту є достатньо диверсифікованою - жоден із сегментів не домінує настільки, щоб створювати критичну залежність від одного типу клієнтів. Особливо важливим є те, що три з п'яти сегментів є цілорічними, що гарантує базове завантаження мотелю незалежно від сезону.

Зведена оцінка привабливості локації поблизу Дубна на трасі М06 за основними параметрами свідчить про її високий потенціал для розміщення мотелю. Транспортна складова забезпечує стабільний та передбачуваний потік потенційних клієнтів цілорічно, туристична складова формує додатковий сезонний попит, а стратегічне розташування між двома великими містами на відстані оптимального відпочинку робить зупинку тут природною та логічною для мандрівника.

Додатковими перевагами є: відносно низький рівень конкуренції з боку якісних закладів розміщення безпосередньо на трасі в цьому районі; євроінтеграційна перспектива коридору М06 як частини мережі TEN-T; а також загальна безпекова стабільність Рівненської області у контексті воєнного стану.

Таким чином, за результатами проведеного аналізу можна зробити висновок, що траса Київ-Львів поблизу міста Дубно є оптимальною локацією для реалізації проєкту мотелю «Roadside Smart Motel».

Ця локація поєднує високу транспортну завантаженість, стратегічно вигідне розташування на маршруті між двома великими містами, значний туристичний потенціал регіону, низький рівень конкуренції у сегменті якісного придорожного розміщення та сприятливі перспективи розвитку транспортного коридору в контексті євроінтеграції України. Усі ці фактори у сукупності формують стійке підґрунтя для економічної ефективності та конкурентоспроможності проєктованого закладу.

2.2. Аналіз конкурентного середовища для відкриття мотелю

Ділянка траси М06 між містами Рівне та Броди протяжністю близько 100 кілометрів є зоною прямої конкуренції для проєктованого мотелю «Roadside Smart Motel». Саме у цьому радіусі мандрівник, що рухається трасою Київ-Львів, реально обирає місце для нічної зупинки - і саме заклади цієї ділянки є фактичними конкурентами за одного й того ж потенційного клієнта.

Загальний аналіз ринку засобів розміщення на цій ділянці свідчить про його низьку насиченість якісними придорожніми закладами. За даними платформ бронювання Booking.com та Hotels24, на ділянці Рівне-Броди функціонує від 8 до 12 об'єктів розміщення різного типу - готелі, мотелі, гостьові будинки та готельно-ресторанні комплекси.

При цьому більшість із них зосереджені у двох кластерах: поблизу Рівного (328-340 км траси) та безпосередньо у місті Броди (близько 430 км траси). Ділянка між цими кластерами - тобто саме район Дубна (близько 370 км траси) - практично позбавлена якісних закладів розміщення, що є одночасно ринковою прогалиною та обґрунтуванням для розміщення нового мотелю саме тут.

За типом закладів ринок ділянки Рівне-Броди розподіляється таким

чином: переважають готельно-ресторанні комплекси (ГРК) з широким спектром додаткових послуг - банкетними залами, саунами, ресторанами; власне мотелі у класичному розумінні представлені лише кількома об'єктами; бюджетні гостьові будинки та хостели також присутні, але не є прямими конкурентами для формату «Roadside Smart Motel».

Характерною особливістю більшості закладів є орієнтація на святкові та корпоративні заходи як основне джерело доходу, а не на придорожнє розміщення транзитних туристів - що суттєво відрізняє їхню бізнес-модель від мотельної.

За результатами аналізу для детального конкурентного дослідження відібрано чотири заклади, що найбільш повно відповідають критеріям прямої конкуренції з проєктованим мотелем: розташовані безпосередньо на трасі М06 або у безпосередній близькості до неї, пропонують послуги тимчасового розміщення для автотуристів та транзитних мандрівників, а також є найбільш відомими та активно використовуваними закладами на даній ділянці (табл. 2.3).

Таблиця 2.3

Основні конкуренти нового мотелю

	Назва закладу	Розташування	Веб-сайт
1	ГРК «Айвенго»	с. Колоденка, 328 км	https://aivengo.hotels-of-ukraine.com/uk/
2	готель «ОТТО» від ГРК «Географія»	с. Вересневе, 338 км	https://otto.rv.ua/contacts
3	ГРК «Golden Lion»	с. Смига, Дубенський район	https://www.goldenlionsmyha.com
4	Комплекс Fit Life	м. Броди	https://fitlifebrody.com

Джерело: складено автором

Готельно-ресторанний комплекс «Айвенго» є одним із найбільших і найвідоміших закладів на трасі М06 у Рівненській області. Розташований у селі Колоденка за 3 кілометри від центру Рівного та безпосередньо поблизу 328-го кілометра траси, комплекс функціонує у середньовічному архітектурному стилі, що створює виразну візуальну ідентичність (Айвенго).

Номерний фонд налічує 73 номери різних категорій - від стандартних

двомісних до сімейних люксів та номерів для молодят, що робить «Айвенго» найбільшим за місткістю закладом у даній зоні конкуренції. До послуг гостей - безкоштовний Wi-Fi та паркінг на всій території, ресторан із цілодобовим room service, дві сауни з закритими басейнами, літні та зимові тенісні корти, більярд, а також два конференц-зали місткістю 20-50 та 300 осіб (Айвенго).

Попри значний номерний фонд та широкий спектр послуг, «Айвенго» має кілька суттєвих слабких сторін з точки зору конкуренції за транзитного авто туриста. По-перше, заклад розташований не безпосередньо на трасі, а за 3 кілометри від неї - що знижує його видимість та спонтанну привабливість для водіїв у дорозі. По-друге, формат великого ГРК із банкетними залами та розважальною інфраструктурою орієнтований передусім на святкові заходи та корпоративних клієнтів, а не на транзитний ночівельний сегмент. По-третє, відгуки гостей на платформах бронювання фіксують окремі проблеми з якістю гарячого водопостачання та непослідовністю сервісу. Відсутність системи онлайн-бронювання у реальному часі та self-check-in є додатковим конкурентним недоліком в умовах цифровізації ринку.

Готель «ОТТО» функціонує у складі готельно-ресторанного комплексу «Географія» у селі Вересневе на 338-му кілометрі траси М06. Заклад розташований безпосередньо з під'їздом від траси, що забезпечує його хорошу видимість для мандрівників. Номерний фонд готелю налічує 9 номерів категорій «стандарт» та «делюкс», оснащених Smart TV, кондиціонерами та безкоштовним Wi-Fi на всій території (ОТТО). Паркінг є безкоштовним та охоронюваним.

На відміну від «Айвенго», «ОТТО» є значно компактнішим закладом, що працює у форматі, ближчому до класичного мотелю. Комплекс «Географія» поруч пропонує ресторан, картинг та баню - що формує додаткову цінність для гостей готелю.

Головною слабкою стороною готелю «ОТТО» є надзвичайно малий номерний фонд - лише 9 номерів, що суттєво обмежує його пропускну здатність та не дозволяє обслуговувати групових туристів або забезпечити

стабільне завантаження у пікові періоди.

Цілодобова робота персоналу та відсутність автоматизованих систем заселення є операційним обмеженням. Крім того, розташування у с. Вересневе відноситься до рівненського кластера закладів - тобто він обслуговує переважно тих, хто зупиняється поблизу Рівного, а не в районі Дубна.

Готельно-ресторанний комплекс «Golden Lion» розташований у селі Смига Дубенського району Рівненської області та є географічно найближчим до проєктованої локації конкурентом. Комплекс позиціонує себе як заклад преміального рівня - про що свідчать дизайнерські меблі, сучасні архітектурні рішення та акцент на сервісі найвищого рівня (Golden). На території функціонують ресторан, бар, сауна, SPA-центр, малий банкетний зал, дитячий майданчик та альтанки. Автостоянка для гостей є безкоштовною.

Попри привабливу концепцію, «Golden Lion» має ключовий недолік - він розташований не безпосередньо на трасі М06, а у селі Смига, що вимагає від мандрівника навмисного відхилення від маршруту. Це суттєво знижує його конкурентоспроможність у боротьбі за спонтанного транзитного гостя.

Крім того, преміальне позиціонування та відповідна цінова політика роблять цей заклад менш доступним для масового сегменту автотуристів та водіїв вантажного транспорту - що є значною частиною потенційного ринку на трасі М06. Інформація про онлайн-бронювання та цифровий сервіс у відкритих джерелах практично відсутня, що вказує на низький рівень цифровізації.

Комплекс Fit Life є найновішим та технологічно найбільш сучасним закладом серед відібраних конкурентів. Розташований у місті Броди Львівської області за 5 хвилин від головної траси Київ-Чоп, він пропонує 6 комфортабельних номерів із кондиціонером, телевізором з плоским екраном, чайником та безкоштовним Wi-Fi (FitLife).

Особливістю закладу є наявність спільної кухні з кавомашиною, мікрохвильовою піччю та холодильником, а також тренажерного залу, масажного салону, сауни та спа-процедур. Заклад представлений на

платформах Booking.com та Hotels24 з можливістю онлайн-бронювання, що є конкурентною перевагою. Ціни починаються від 700-998 гривень за ніч - найнижчий показник серед відібраних конкурентів.

Відгуки гостей на Booking.com є виключно позитивними - гості особливо відзначають чистоту, якість меблів та матрасів, уважність персоналу та загальну атмосферу закладу. Проте Fit Life має суттєве обмеження - лише 6 номерів, що є критично малим для стабільного завантаження та обмежує його вплив на конкурентне середовище.

Рецепція працює не цілодобово - заїзд після 21:00 потребує попереднього повідомлення та додаткової оплати, що є суттєвим недоліком для транзитних туристів із непередбачуваним часом прибуття (FitLife). Розташування у Бродях - наприкінці зони конкуренції - означає, що він обслуговує інший субсегмент маршруту, ніж проєктований мотель поблизу Дубна.

Для системного осмислення конкурентного середовища на ділянці траси М06 Рівне-Броди необхідно здійснити структурований порівняльний аналіз відібраних закладів за ключовими параметрами, що є визначальними для транзитного автотуриста при виборі місця ночівлі (табл. 2.4).

Таблиця 2.4

Порівняльний аналіз конкурентів на ділянці траси М06 Рівне-Броди

	Параметр	ГРК «Айвенго»	Готель «ОТТО»	ГРК «Golden Lion»	Fit Life	«Roadside Smart Motel» (проєкт)
1	2	3	4	5	6	7
1	Розташування	328 км, 3 км від траси	338 км, біля траси	Дубенський р-н, поза трасою	Броди, 5 хв від траси	~370 км, безпосередньо на трасі
2	Кількість номерів	73	9	н/д (малий фонд)	6	15
3	Цінова категорія	Середня	Середня	Середня/висока	Бюджетна	Середня
4	Ціна за ніч (грн)	900-2500	900-1800	1200-3000	700-1000	900-1500
5	Цілодобовий заїзд	Так	Так	Так	Ні (до 23:00)	Так (self-check-in)

1	2	3	4	5	6	7
6	Онлайн-бронювання	Часткове	Відсутнє	Відсутнє	Так (Booking.com)	Так (усі платформи)
7	Self-check-in	Ні	Ні	Ні	Ні	Так
8	Паркінг	Безкоштовний	Безкоштовний	Безкоштовний	Безкоштовний	Безкоштовний
9	Зарядка електромобілів	Ні	Ні	Ні	Ні	Так
10	Орієнтація на транзит	Часткова	Часткова	Мінімальна	Висока	Основна

Джерело: складено автором на основі даних веб-сайтів закладів

З таблиці чітко простежується кілька важливих закономірностей. По-перше, жоден із конкурентів не пропонує повного набору цифрових інструментів для транзитного гостя - self-check-in відсутній у всіх чотирьох закладах, а онлайн-бронювання реалізоване лише у двох із них. По-друге, єдиний заклад із бюджетним позиціонуванням (Fit Life) обмежений мінімальним номерним фондом у 6 одиниць та не є цілодобовим. По-третє, наявність зарядних станцій для електромобілів є абсолютною відсутністю на всій ділянці - попри стрімке зростання частки електротранспорту.

Аналіз цінового позиціонування конкурентів свідчить про наявність двох чітких сегментів на ринку ділянки Рівне-Броди. Перший сегмент - середній та вище середнього (900-3000 грн за ніч) - представлений «Айвенго» та «Golden Lion», що пропонують широкий спектр додаткових послуг, орієнтованих насамперед на святкові та корпоративні заходи. Другий сегмент - бюджетний (700-1000 грн) - представлений виключно Fit Life із мінімальним номерним фондом (Booking).

Середній ціновий сегмент із фокусом на транзитного туриста (900-1500 грн за ніч) з якісним стандартизованим сервісом практично незайнятий - що є ключовою ринковою можливістю для «Roadside Smart Motel».

Аналіз рівня цифровізації є особливо показовим. Жоден із конкурентів не впровадив системи автоматизованого заселення, цифрових ключів або

смарт-управління номером. Три з чотирьох закладів або повністю відсутні на платформах онлайн-бронювання, або представлені лише частково - без можливості миттєвого підтвердження.

Це означає, що значна частина потенційних гостей, що звикли бронювати ночівлю через смартфон у дорозі, або не знаходять ці заклади взагалі, або змушені телефонувати для підтвердження - що є суттєвим бар'єром у сучасних умовах. Відсутність цифрової інфраструктури у конкурентів є системною слабкістю всього ринку, а не окремих гравців.

Аналіз незайнятих ніш на ринку дозволяє виявити три ключові можливості. Перша - географічна: відсутність якісного закладу розміщення безпосередньо на трасі в районі Дубна (370-380 км), де утворюється природна «зона тяжіння» для водіїв після 3-4 годин їзди від Києва. Друга - технологічна: повна відсутність smart-сервісів, цифрового бронювання та автоматизації у всіх конкурентів. Третя - цільова: жоден із закладів не орієнтований системно на водіїв електромобілів як окремий та стрімко зростаючий сегмент аудиторії.

Результати порівняльного аналізу конкурентного середовища формують чітке розуміння позиціонування «Roadside Smart Motel» та обґрунтовують доцільність його виходу на ринок. Слабкі сторони наявних конкурентів є дзеркальним відображенням сильних сторін проєктованого мотелю - і саме у цьому полягає логіка конкурентної стратегії.

Слабкі сторони конкурентів, що формують ринкові можливості для «Roadside Smart Motel», можна систематизувати за трьома напрямками. У географічному вимірі: всі чотири заклади розташовані або у рівненському кластері (328-338 км), або у Бродах (430 км), залишаючи ділянку 340-420 км, що включає район Дубна, практично без якісного придорожного розміщення.

У технологічному вимірі: відсутність self-check-in, цифрових ключів та повноцінного онлайн-бронювання у більшості конкурентів є системною проблемою, що відштовхує технологічно орієнтованих мандрівників. У сервісному вимірі: більшість конкурентів або надто великі та орієнтовані на банкетний бізнес (Айвенго, Golden Lion), або надто малі для стабільного

завантаження (OTTO, Fit Life) - жоден не пропонує оптимального балансу між місткістю, ціною та рівнем сервісу для транзитного гостя.

Конкурентні переваги «Roadside Smart Motel» формуються як пряма відповідь на виявлені слабкості ринку. По-перше, оптимальна географічна локація безпосередньо на трасі в районі Дубна (370 км) - у природній точці відпочинку після 3-4 годин їзди від Києва, де наразі відсутні якісні альтернативи. По-друге, повна цифровізація сервісу: self-check-in через термінал або мобільний застосунок, цифрові ключі, онлайн-бронювання на всіх провідних платформах - що забезпечує цілодобову доступність без залежності від наявності персоналу. По-третє, зарядні станції для електромобілів як унікальна послуга в даному географічному кластері, що відповідає зростаючому попиту з боку власників електротранспорту. По-четверте, оптимальна місткість у 15 номерів - достатня для стабільного завантаження, але не настільки велика, щоб вимагати складної операційної структури.

Висновки щодо доцільності виходу на ринок є однозначно позитивними. Аналіз конкурентного середовища підтверджує наявність чіткої ринкової ніші - якісного smart-мотелю для транзитних автотуристів у географічній точці між рівненським та бродівським кластерами закладів розміщення.

Рівень конкуренції є помірним: наявні заклади не є прямими конкурентами у цільовому сегменті транзитного ночівельного туриста та не пропонують порівнянного рівня цифровізації. Таким чином, «Roadside Smart Motel» виходить не стільки на конкурентний ринок, скільки створює новий сегмент - smart-придорожнє розміщення на ділянці траси, де такого формату раніше не існувало.

2.3. Оцінка попиту на послуги мотелю

Транспортний потік на трасі М06 є первинним та визначальним чинником формування попиту на послуги проєктованого мотелю. Саме

інтенсивність руху автомобілів повз локацію визначає базовий обсяг потенційної аудиторії, частина якої конвертується у реальних клієнтів закладу. Тому аналіз транспортних потоків є відправною точкою для будь-якої кількісної оцінки попиту на послуги придорожного розміщення.

За даними Укравтодору, середньодобова інтенсивність руху на ділянці траси М06 у районі Дубно-Рівне становить від 8 000 до 14 000 транспортних одиниць на добу залежно від сезону та конкретної ділянки. Для розрахунків у даному дослідженні використовується консервативне значення у 9 000 автомобілів на добу як середньорічний показник, що відповідає несезонному рівню завантаженості траси та є обережною базою для прогнозування попиту. У пікові місяці - червень, липень, серпень - інтенсивність зростає до 12 000-14 000 одиниць на добу, що формує сезонний приріст потенційного попиту на рівні 33-55% порівняно з базовим показником [24].

Структура транспортного потоку на ділянці М06 поблизу Дубна є неоднорідною та включає кілька категорій учасників дорожнього руху з принципово різними потребами щодо придорожного розміщення. За даними спостережень та статистики Укравтодору, орієнтовний розподіл транспортного потоку є таким: легкові автомобілі складають близько 72-75% від загального потоку, вантажний транспорт - 18-22%, автобуси та мікроавтобуси - 3-5%, інші транспортні засоби - до 3%. З точки зору формування попиту на ночівлю найбільш релевантними є дві категорії: водії легкових автомобілів, що подорожують на відстань понад 400 кілометрів та потребують відпочинку в дорозі, та водії вантажного транспорту, для яких зупинка для відпочинку є не лише потребою, а й вимогою безпеки дорожнього руху [24].

Сезонна динаміка транспортного потоку на трасі М06 відображає загальні закономірності автотуристичного ринку України. Найвища інтенсивність руху спостерігається у літні місяці (червень-серпень) та у святкові періоди - новорічно-різдвяний (грудень-січень) та великодній (квітень-травень).

Найнижча інтенсивність характерна для лютого-березня. Водночас вантажний транспорт демонструє значно меншу сезонну варіативність - його потік є відносно стабільним протягом усього року з незначним зниженням у зимові місяці. Це означає, що вантажний транспорт формує стабільну базу попиту, яка згладжує сезонні коливання у завантаженості мотелю.

Розрахунок базового попиту на ночівлю виходить із ключового припущення щодо частки водіїв, що потребують нічного відпочинку безпосередньо на даній ділянці траси. З усього потоку у 9 000 автомобілів на добу лише частина є потенційними клієнтами мотелю - ті, хто долає відстань понад 400-500 кілометрів і фізично не може завершити поїздку без ночівлі, або ті, хто свідомо планує зупинку для відпочинку.

За методологічними підходами, прийнятими у дослідженнях придорожного розміщення, частка таких водіїв від загального потоку становить від 1,5 до 3% залежно від характеристик траси та відстані від великих міст. Для траси М06 у районі Дубна - з урахуванням відстані 330-340 кілометрів від Києва та 170-180 кілометрів від Львова - обґрунтованим є показник у 2%, що дає базовий добовий попит на рівні 180 автомобілів або потенційних груп гостей [24].

З урахуванням середнього заповнення автомобіля у 1,4 особи та середньої кількості осіб на номер у 1,6 - це формує потенційний попит на рівні 157 номеро-ночей на добу у зоні тяжіння мотелю, що є значно більшим за проєктований номерний фонд у 15 одиниць і підтверджує достатність попиту для повного завантаження закладу.

На основі аналізу транспортних потоків, туристичних характеристик регіону та специфіки траси М06 виокремлено п'ять основних споживчих сегментів потенційних клієнтів «Roadside Smart Motel». Для наочного представлення характеристик кожного сегменту, включаючи їхні потреби, поведінкові патерни та вимоги до мотелю, нижче представлено зведену таблицю 2.5, що є підставою для формування диференційованої сервісної стратегії закладу.

Таблиця 2.5

Характеристика споживчих сегментів потенційних клієнтів «Roadside Smart Motel»

	Сегмент	Частка	Ключова потреба	Патерн бронювання	Чутливість до ціни	Вимоги до сервісу
1	Транзитні автотуристи Київ-Львів	35-40%	Швидка ночівля в дорозі	Спонтанне або за 2-3 год	Середня	Паркінг, швидкий check-in, Wi-Fi
2	Водії вантажного транспорту	20-25%	Обов'язковий відпочинок	Спонтанне	Висока	Великий паркінг, душ, кафе, безпека
3	Туристи до Дубна та регіону	15-20%	Базовий комфорт + локація	Заздалегідь (1-3 дні)	Середня	Чистота, інформація про атракції
4	Ділові мандрівники	10-15%	Тиша, Wi-Fi, ранній виїзд	Заздалегідь через платформу	Низька	Стабільний інтернет, робочий стіл
5	Транзитні мандрівники до ЄС	10-15%	Ночівля перед кордоном	Заздалегідь або спонтанно	Середня	Паркінг, безпека, мультимовний сервіс

Джерело: складено автором

З таблиці видно, що попри суттєві відмінності між сегментами, всі вони поділяють кілька спільних базових вимог: наявність безкоштовного паркінгу, стабільного Wi-Fi та чистоти у номері. Це підтверджує правильність вибору базової сервісної моделі мотелю, що включає ці елементи як обов'язковий стандарт.

Транзитні автотуристи є найбільшим та найбільш характерним для мотельного формату сегментом. Їхній поведінковий патерн передбачає переважно спонтанне прийняття рішення про ночівлю - у дорозі, коли відчувається втома або настає вечір.

Саме тому для цього сегменту критичними є видимість мотелю з траси, зрозумілий заїзд та можливість швидкого заселення без попереднього бронювання - тобто саме ті характеристики, які забезпечує концепція smart-check-in. Вони, як правило, зупиняються на одну ніч та не потребують розширеного спектру послуг - їм достатньо чистого номера, душу та сніданку.

Водії вантажного транспорту є другим за чисельністю та найбільш стабільним сегментом - їхній попит практично не залежить від сезону. Для цієї

групи ночівля є не вибором, а необхідністю, обумовленою нормами безпеки дорожнього руху та трудовим законодавством щодо обов'язкових перерв у роботі.

Їхні вимоги є специфічними: великий та безпечний паркінг для фури, можливість прийняти душ, наявність гарячого харчування та доступна ціна. Висока цінова чутливість цього сегменту означає, що конкурентна перевага мотелю для вантажників формується не через преміальний сервіс, а через надійність, зручність та помірну ціну.

Ділові мандрівники, попри відносно невелику частку, є найбільш платоспроможним сегментом із найнижчою чутливістю до ціни. Вони бронюють ночівлю заздалегідь через онлайн-платформи, обирають заклад за рейтингом та відгуками, а ключовими для них є стабільний швидкісний інтернет, тиша у номері та можливість раннього виїзду. Саме для цього сегменту смарт-концепція мотелю - з автоматизованим заселенням та управлінням номером - є особливо привабливою.

Сезонність попиту за сегментами є нерівномірною. Транзитні туристи та мандрівники до ЄС демонструють яскраво виражений літній пік, тоді як ділові мандрівники та водії вантажного транспорту забезпечують відносно рівномірний попит протягом усього року.

Аналіз пріоритетних факторів вибору закладу розміщення серед автотуристів, проведений на основі досліджень ДАРТУ, свідчить про таку ієрархію: на першому місці - розташування та зручність під'їзду (86% респондентів); на другому - наявність паркінгу (81%); на третьому - ціна (78%); на четвертому - рейтинг та відгуки на платформах бронювання (74%); на п'ятому - наявність Wi-Fi (71%) [22]. Показово, що можливість цифрового заселення (self-check-in) вважають важливим фактором 58% опитаних - і цей показник стрімко зростає серед молодшої вікової групи 25-40 років, яка формує основу сегменту транзитних автотуристів.

Отже, комбінація цих сегментів формує збалансований річний профіль завантаженості мотелю без критичних провалів у міжсезонні місяці, що є важливою передумовою фінансової стійкості закладу.

РОЗДІЛ 3. КОНЦЕПТУАЛЬНИЙ ПРОЄКТ МОТЕЛЮ НА 30 МІСЦЬ

3.1. Концепція мотелю « Roadside Smart Motel»

«Roadside Smart Motel» - це концепція сучасного придорожного закладу розміщення, що поєднує функціональний мінімалізм, цифровий сервіс та доступну ціну для задоволення потреб автотуриста XXI століття.

В основі концепції лежить просте, але потужне спостереження: сучасний мандрівник у дорозі потребує не розкоші, а надійності - чистого номера, безпечного паркінгу, стабільного інтернету та можливості заселитися о будь-якій годині без черг і дзвінків.

Місія «Roadside Smart Motel» формулюється так: забезпечити кожному автотуристу на трасі Київ-Львів якісний, технологічний та доступний відпочинок у дорозі - швидко, зручно та без зайвих складнощів. Бачення закладу - стати еталонним прикладом сучасного придорожного розміщення в Україні та точкою відліку для нового стандарту мотельного сервісу на вітчизняних автомагістралях.

Ціннісна пропозиція закладу будується на трьох ключових стовпах: технологічність (цифровий сервіс без черг і паперів), надійність (стабільна якість незалежно від часу доби та дня тижня) та доступність (оптимальне співвідношення ціни та якості для масового сегменту автотуристів).

Унікальна торгова пропозиція «Roadside Smart Motel» у конкурентному середовищі ділянки Рівне-Броди визначається трьома факторами, яких немає у жодного з наявних конкурентів одночасно. По-перше - оптимальна географічна позиція безпосередньо на трасі в районі 370-го кілометра, де наразі відсутні якісні заклади розміщення. По-друге - повна цифровізація сервісу з можливістю цілодобового самостійного заселення. По-третє - наявність зарядних станцій для електромобілів як унікальної інфраструктурної переваги на даній ділянці траси. Саме ця комбінація робить «Roadside Smart Motel» принципово відмінним від наявних конкурентів та формує стійку

конкурентну перевагу.

Архітектурна концепція мотелю базується на принципах сучасного функціонального мінімалізму. Зовнішній вигляд закладу передбачає одноповерховий витягнутий корпус із прямим доступом до кожного номера з вулиці - класичне планування американського мотелю, адаптоване до сучасних стандартів.

Фасад виконується у нейтральній кольоровій гамі з акцентними елементами у корпоративних кольорах бренду - темно-сірому та яскраво-помаранчевому. Великий логотип та яскрава підсвітка забезпечують впізнаваність закладу з траси у нічний час - що є критично важливим для залучення спонтанних гостей.

Назва «Roadside Smart Motel» є одночасно описовою та позиційною: слово «Roadside» чітко вказує на придорожній формат та розташування, «Smart» відображає технологічну концепцію та сучасний підхід до сервісу, а «Motel» задає правильні очікування щодо формату та цінового рівня закладу. Фірмовий стиль побудований на поєднанні лаконічного логотипу, єдиної кольорової гами та чіткої навігаційної системи - від дорожніх знаків до піктограм у номері.

Позиціонування бренду у цифровому просторі передбачає активну присутність на платформах Booking.com, Google Travel та у соціальних мережах із акцентом на відгуки гостей та візуальний контент.

Планувальне рішення «Roadside Smart Motel» підпорядковане єдиній логіці: кожен елемент генерального плану та внутрішнього планування має слугувати зручності автотуриста та ефективності операційної діяльності закладу.

Концепція планування виходить із трьох принципів: прямолінійність (гість має потрапити від автомобіля до номера за мінімальну кількість кроків), автономність (кожен номер є самодостатнім модулем), та функціональність (кожен квадратний метр площі ділянки та будівлі виконує чітко визначену функцію).

Загальна концепція генерального плану передбачає розміщення об'єкта на земельній ділянці орієнтовною площею 0,6-0,8 гектара безпосередньо вздовж траси М06 із забезпеченням зручного в'їзду та виїзду для транспортних засобів усіх типів - включаючи вантажівки та автобуси.

Основний корпус мотелю розташовується паралельно до траси у глибині ділянки, що забезпечує необхідний санітарний відступ від дороги та мінімізує шумове навантаження на номери. Між трасою та корпусом розташовується паркінг - основна функціональна зона ділянки з точки зору зручності для гостей. Функціональне зонування ділянки наведено на рисунку 3.1.

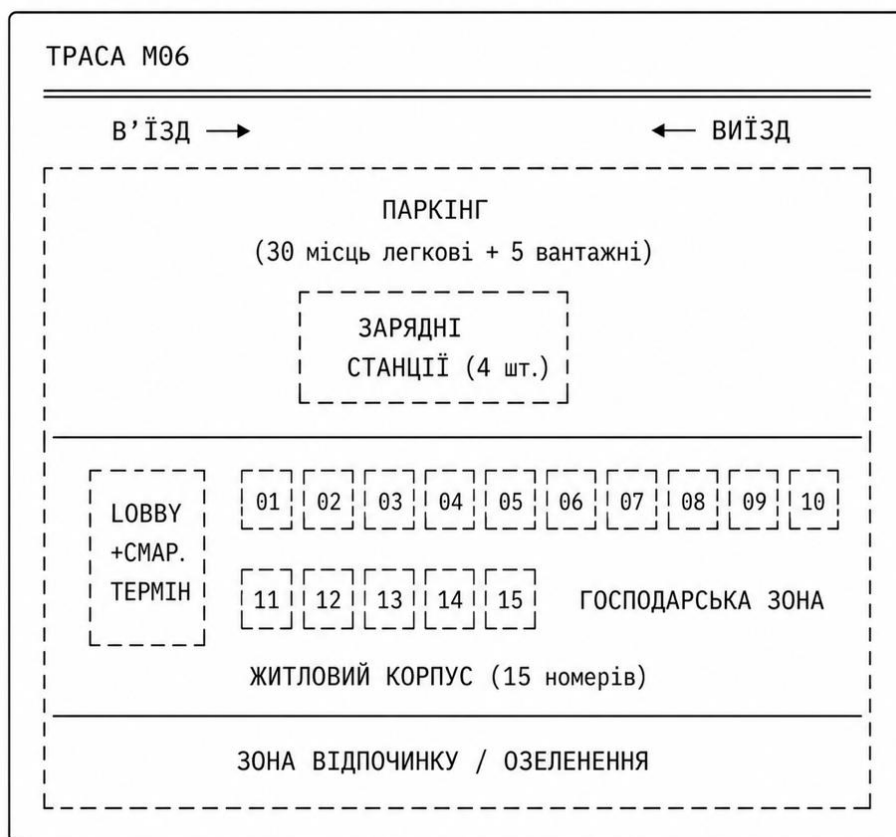


Рис. 3.1. Концептуальна схема функціонального зонування ділянки
«Roadside Smart Motel»

Джерело: розроблено автором

Паркувальна зона є однією з ключових функціональних зон мотелю та розрахована на одночасне розміщення 30 легкових автомобілів, 5 місць для вантажного транспорту та мікроавтобусів, а також 4 місць із зарядними станціями для електромобілів. Покриття паркінгу - асфальт із розміткою та

системою нічного освітлення. Паркінг є безкоштовним для всіх гостей мотелю та відеоспостережуваним у цілодобовому режимі, що забезпечує безпеку транспортних засобів - критично важливий фактор для цільової аудиторії.

Житловий корпус є головним архітектурним елементом комплексу та включає 15 номерів, розташованих в одноповерховому витягнутому будинку. Кожен номер має прямий вихід на відкриту галерею-веранду, що сполучається з паркінгом - що унеможливорює необхідність проходити через загальні коридори.

Такий підхід забезпечує приватність гостей, спрощує логістику заїзду та виїзду, а також знижує ризики перехресного шумового впливу між номерами.

Номерний фонд мотелю складається з 15 номерів трьох типів, характеристика яких наведена у таблиці 3.1. Типологія номерів розроблена з урахуванням структури цільової аудиторії та забезпечує оптимальний баланс між місткістю, комфортом та операційною ефективністю.

Таблиця 3.1

Структура номерного фонду «Roadside Smart Motel»

	Тип номера	Кількість	Площа (м²)	Ліжкова конфігурація	Основне оснащення	Цільовий сегмент
1	Стандарт (одномісний)	5	18-20	1 ліжка 160x200	TV, кондиціонер, душ, Wi-Fi, міні-холодильник	Водії-одинаки, ділові
2	Стандарт (двомісний)	7	22-24	2 ліжка 90x200 або 1 ліжка 180x200	TV, кондиціонер, душ, Wi-Fi, міні-холодильник, робочий стіл	Пари, колеги
3	Сімейний	3	28-30	1 ліжка 180x200 + 2 односпальні	TV, кондиціонер, ванна, Wi-Fi, міні-холодильник, диван	Сім'ї з дітьми

Джерело: розроблено автором

З таблиці видно, що найбільш поширеним типом є двомісний стандартний номер - він орієнтований на найчисельніший сегмент транзитних автотуристів, що подорожують парою або вдвох із колегою. Сімейні номери

займають найменшу частку, але є стратегічно важливими для залучення сімейного сегменту, що формує лояльність та повторні візити.

Зона загального користування включає вхідний вестибюль із smart-терміналом для самостійного заселення, зону очікування з кількома кріслами та інформаційним екраном, а також невелику зону сніданків на 20-24 посадкових місця, що функціонує у форматі «grab & go» - з можливістю швидко взяти каву, виріб із тіста та фрукти без необхідності сидіти за столом.

Ця концепція харчування є ідеальною для транзитного гостя, що поспішає продовжити подорож. Невеликий лаунж-куток із зарядками для гаджетів та зоною Wi-Fi розрахований на гостей, що очікують або відпочивають між поїздками.

Технічна та господарська зона включає пральню з промисловими пральними та сушильними машинами, комору для зберігання постільної білизни та засобів прибирання, серверну кімнату для обладнання smart-систем управління, а також підсобні приміщення для персоналу. Ця зона є невидимою для гостей, але забезпечує безперебійне функціонування всього комплексу. Окремим елементом технічної зони є щитова з акумуляторними батареями для накопичення енергії від сонячних панелів - що є елементом есо-концепції та забезпечує часткову енергетичну незалежність мотелю.

Цифровізація сервісу є серцевиною концепції «Roadside Smart Motel» та головним елементом, що відрізняє його від усіх наявних конкурентів на ділянці траси Рівне-Броди. Smart-концепція мотелю - це не набір технологічних «іграшок», а продумана система цифрових рішень, кожне з яких вирішує конкретну проблему автотуриста: усуває чергу, економить час, підвищує комфорт та забезпечує незалежність від графіку роботи персоналу.

Self-check-in термінал є центральним елементом цифрової інфраструктури мотелю. Термінал являє собою сенсорний інформаційний кіоск, розташований у вхідному вестибюлі та доступний цілодобово без вихідних. Принцип роботи є максимально простим для гостя: після прибуття він підходить до терміналу, вводить номер бронювання або сканує QR-код із

підтвердження, верифікує особу шляхом сканування паспорта або введення коду, що надійшов на телефон, та отримує цифровий ключ у мобільний застосунок або одноразовий PIN-код для входу до номера.

Уся процедура займає від 60 до 90 секунд - проти 5-15 хвилин при традиційному заселенні через рецепцію. Для гостей, що прибувають без попереднього бронювання, термінал також забезпечує можливість миттєвого бронювання та оплати - з відображенням доступних номерів у реальному часі та прийомом усіх поширених способів оплати: банківські картки, Apple Pay, Google Pay. Користь для гостя є очевидною: незалежність від наявності персоналу, відсутність черг, можливість заселення о будь-якій годині - о третій ночі або о шостій ранку - без необхідності когось турбувати.

Цифрові ключі на смартфон є логічним продовженням концепції self-check-in та забезпечують повну відмову від фізичних пластикових карток-ключів. Після завершення процедури заселення - як через термінал у вестибюлі, так і дистанційно через мобільний застосунок ще до прибуття до мотелю - гість отримує цифровий ключ у вигляді захищеного токена у застосунку на своєму смартфоні.

Для відкриття дверей номера достатньо піднести смартфон до замку з підтримкою технології NFC або Bluetooth - двері відчиняються автоматично протягом однієї-двох секунд. Система має кілька важливих переваг для гостя порівняно з традиційним ключем: неможливість втрати або розмагнічування, автоматичне деактивування після розрахунку, можливість дистанційного відкриття дверей для члена родини, а також цілодобовий журнал входів до номера для підвищення безпеки.

Для мотелю цифрові ключі означають суттєву економію на обслуговуванні та заміні фізичних карток, а також усунення операційної проблеми гостей, що забули здати ключ при виїзді.

Розумне управління номером охоплює три основні системи: освітлення, клімат-контроль та штори. Система розумного освітлення дозволяє гостю регулювати яскравість та колірну температуру світла у номері через мобільний

застосунок або сенсорну панель біля ліжка - від яскравого денного освітлення для роботи до м'якого приглушеного світла для відпочинку.

При виході з номера система автоматично вимикає все освітлення, що забезпечує енергозбереження без будь-яких зусиль з боку гостя. Розумний клімат-контроль дозволяє гостю встановити бажану температуру у номері заздалегідь - ще до прибуття, через мобільний застосунок - щоб потрапити у вже прогрітий або охолоджений простір.

Система також автоматично знижує інтенсивність роботи кондиціонера або опалення під час відсутності гостя у номері, що суттєво скорочує енергоспоживання. Електрокеровані штори дозволяють гостю налаштувати рівень освітленості номера без необхідності вставати з ліжка - що особливо цінується транзитними туристами, що прибувають пізно вночі та потребують максимального комфорту для швидкого відновлення сил.

Зарядні станції для електромобілів є стратегічно важливим елементом smart-інфраструктури мотелю, що відповідає одному з найбільш динамічних трендів розвитку транспортного ринку.

Комплекс передбачає встановлення чотирьох зарядних станцій рівня 2 (AC charging) потужністю 11-22 кВт кожна, що забезпечує повне заряджання середньостатистичного електромобіля протягом 4-8 годин - тобто саме за час нічного відпочинку гостя. Розміщення зарядних станцій безпосередньо поблизу номерів дозволяє гостю одночасно відпочивати та заряджати автомобіль - без необхідності повертатися до нього вночі.

Оплата за зарядку здійснюється автоматично через мобільний застосунок мотелю та списується разом із вартістю номера при розрахунку. Наявність зарядних станцій є унікальною конкурентною перевагою «Roadside Smart Motel» серед усіх закладів ділянки Рівне-Броди та відкриває доступ до сегменту власників електромобілів - найбільш платоспроможної та технологічно орієнтованої частини автотуристичної аудиторії.

Система онлайн-бронювання та управління репутацією є невидимою для гостя, але критично важливою для комерційного успіху мотелю частиною smart-концепції.

Мотель інтегрується з провідними платформами бронювання - Booking.com, Expedia, Google Travel - через єдину систему управління каналами (channel manager), що забезпечує синхронізацію доступності номерів та цін у реальному часі на всіх платформах одночасно. Це унеможливорює подвійне бронювання та гарантує актуальність інформації для потенційних гостей.

Система управління майном (PMS) автоматично формує рахунки, збирає статистику завантаженості та генерує звіти для менеджменту. Управління онлайн-репутацією передбачає автоматичне надсилання гостям запиту на відгук після виїзду, моніторинг відгуків на всіх платформах та оперативне реагування на коментарі - що є ключовим фактором підтримки високого рейтингу та залучення нових клієнтів через органічне просування.

Сервісна модель «Roadside Smart Motel» побудована на принципі раціональної мінімізації персоналу при збереженні та підвищенні якості обслуговування гостей завдяки автоматизації рутинних процесів.

Цей підхід не є спробою заощадити на сервісі - навпаки, він дозволяє перенаправити людські ресурси з рутинних операцій (видача ключів, оформлення документів) на ті завдання, де людська участь справді додає цінність: вирішення нестандартних ситуацій, підтримання чистоти та технічного стану об'єкта.

Мінімальна команда мотелю на 15 номерів складається з адміністратора (1 особа на зміну, 2 особи у штаті) для вирішення нестандартних запитів та загального управління, покоївок (2-3 особи залежно від завантаженості) для прибирання номерів та поповнення витратних матеріалів, технічного спеціаліста (1 особа) для обслуговування smart-систем та загальних технічних питань, а також кухаря або оператора зони сніданків (1 особа) для підготовки та подачі сніданків.

Загальна кількість персоналу не перевищує 6-7 штатних одиниць - що є суттєво меншим показником порівняно з традиційним готелем аналогічної місткості та забезпечує конкурентоспроможну структуру витрат.

Перелік послуг мотелю структурований за принципом «основні безкоштовно - додаткові за окрему плату». Основні послуги, що включені у вартість номера, охоплюють проживання, безкоштовний паркінг, безлімітний Wi-Fi, континентальний сніданок та доступ до зони загального користування. Додаткові послуги за окрему плату включають зарядку електромобіля, послуги пральні, пізній виїзд (до 14:00 замість стандартних 12:00), ранній заїзд (від 10:00 замість стандартних 14:00), а також замовлення трансферу або таксі через застосунок мотелю.

Стандарти якості обслуговування визначаються внутрішнім регламентом мотелю та базуються на вимогах ДСТУ 4268:2003 та ДСТУ 4269:2003 для закладів категорії «дві зірки» з елементами стандартів вищої категорії [4].

Ключовими вимірюваними показниками якості є: час заселення через термінал - не більше 90 секунд; час прибирання номера після виїзду - не більше 45 хвилин; час реакції на запит гостя - не більше 10 хвилин; рейтинг на платформах бронювання - не нижче 8,5 з 10. Контроль якості здійснюється через автоматичний збір оцінок гостей після кожного перебування та щомісячний аудит стандартів менеджментом закладу.

Цінова стратегія мотелю базується на динамічному ціноутворенні - підході, що передбачає гнучку зміну тарифів залежно від поточного завантаження, дня тижня та сезону. Базова тарифна сітка наведена у таблиці 3.2. Наведені тарифи є конкурентоспроможними відносно наявних закладів ділянки Рівне-Броди - вони знаходяться у середньому ціновому сегменті ринку та відповідають рівню запропонованого сервісу. Динамічне ціноутворення передбачає можливість підвищення тарифів на 20-30% у вихідні дні та святкові періоди, а також надання знижок у 10-15% при бронюванні за 7 і більше днів наперед або при повторному візиті.

Таблиця 3.2

Базова тарифна сітка «Roadside Smart Motel» (грн за номер на добу)

	Тип номера	Низький сезон (листопад-березень)	Середній сезон (квітень-травень, вересень-жовтень)	Високий сезон (червень-серпень)
1	Стандарт одномісний	800	950	1 200
2	Стандарт двомісний	950	1 150	1 450
3	Сімейний	1 200	1 450	1 800

Джерело: розроблено автором на основі

Конкурентні переваги концепції «Roadside Smart Motel» у цілому формуються як органічна сума всіх розглянутих елементів. Поєднання оптимальної локації, повної цифровізації сервісу, раціональної сервісної моделі та конкурентного цінового позиціонування створює заклад, що відповідає потребам сучасного автотуриста краще, ніж будь-який наявний конкурент на даній ділянці траси. «Roadside Smart Motel» є не просто черговим мотелем на трасі - це новий стандарт придорожного розміщення для України, що поєднує кращі світові практики з реаліями та потребами вітчизняного ринку.

3.2. Організація приміщень та сервісу в motelі

Житлова зона є основним функціональним ядром «Roadside Smart Motel» та визначає якість враження гостя від перебування у закладі. Концепція організації номерного блоку базується на трьох принципах: приватність - кожен номер є ізольованим автономним простором із прямим виходом назовні без проходів через спільні коридори; функціональність - кожен елемент оснащення номера виконує чітко визначену практичну функцію без декоративних надмірностей; та передбачуваність - гість у будь-якому номері однієї категорії отримує ідентичний набір зручностей незалежно від номера кімнати.

Усі номери розташовані в одноповерховому корпусі у єдиному ряду, що забезпечує рівноцінний доступ до паркінгу для кожного гостя та унеможливорює шумовий вплив між поверхами.

Номер категорії «Стандарт одномісний» орієнтований на водіїв-одинаків та ділових мандрівників, що подорожують самостійно і потребують комфортного, але компактного простору для відпочинку.

Центральним елементом номера є двоспальне ліжко розміром 160x200 сантиметрів із якісним ортопедичним матрацом та комплектом постільної білизни - що є усвідомленим рішенням на користь комфорту навіть для одного гостя. Робоча зона включає невеликий стіл із зручним кріслом, настільну лампу та достатню кількість розеток і USB-портів для зарядки гаджетів.

Зона зберігання речей представлена відкритою вішалкою із плечиками та невеликою полицею для валізи - без масивних шаф, що займають надлишковий простір у компактному номері. Обов'язковим елементом оснащення є смарт-телевізор із підтримкою потокового відео (Netflix, YouTube), міні-холодильник, електрочайник із набором для приготування кави та чаю, а також сенсорна панель управління розумними системами номера.

Номер категорії «Стандарт двомісний» є найбільш затребуваним у структурі номерного фонду та розрахований на пари або колег, що подорожують разом. Ліжкова конфігурація є гнучкою: за замовчуванням номер обладнується одним великим ліжком 180x200 сантиметрів, однак на запит гостя при бронюванні можлива трансформація у два окремих односпальних ліжка 90x200 сантиметрів кожне - завдяки модульній системі ліжкового каркасу.

Цей підхід суттєво підвищує операційну гнучкість без необхідності утримувати окремі категорії номерів для різних конфігурацій. Порівняно зі стандартом одномісним, двомісний номер має дещо більшу площу, розширену робочу зону з двома окремими місцями для роботи, подвійний комплект рушників та засобів гігієни, а також двомісний диван-пуф у зоні відпочинку.

Номер категорії «Сімейний» орієнтований на родини з дітьми та невеликі групи мандрівників. Він є найпросторішим у фонді та включає основну спальну зону з ліжком 180х200 сантиметрів для батьків та окрему зону з двома односпальними ліжками або розкладним диваном для дітей, відділену легкою перегородкою або шторою.

Сімейний номер оснащений ванною кімнатою замість душової kabіни - що є важливою перевагою для родин із маленькими дітьми. Додатково у номері передбачені дитячий стілець для годування, підставка для коляски та набір дитячих засобів гігієни. Мінімальна кількість сімейних номерів у фонді - лише три одиниці - є виправданою з огляду на їхню меншу частоту використання порівняно зі стандартними категоріями, водночас їхня наявність суттєво розширює цільову аудиторію мотелю.

Санітарні вузли у всіх номерах виконані у єдиному концептуальному стилі та обладнані за стандартом, що перевищує мінімальні вимоги категорії «дві зірки» (ДСТУ_4268). Душова kabіна у стандартних номерах має розмір не менше 90х90 сантиметрів із гідромасажною лійкою та термостатичним змішувачем - що дозволяє гостю налаштувати точну температуру води без необхідності регулювати її щоразу.

Умивальник обладнаний підвісною тумбою для зберігання особистих речей та великим дзеркалом із підсвіткою. Набір гостьової косметики включає шампунь, гель для душу, мило та зубну щітку - у мінімалістичній упаковці без надлишкового пластику. Підлогове покриття ванної кімнати виконане з нековзної плитки, що є вимогою безпеки, а не лише естетичним рішенням. Система вентиляції у ванних кімнатах є автоматичною та активується одночасно з увімкненням освітлення.

Вхідна зона кожного номера включає невеликий тамбур із вішалкою для верхнього одягу та місцем для взуття, що відокремлює вхідні двері від основного простору номера та формує психологічний «буфер» між вулицею та зоною відпочинку.

На вхідних дверях встановлені електронні замки з підтримкою NFC та

Bluetooth для роботи з цифровими ключами, а також резервний цифровий PIN-код на випадок розрядженого смартфона. Кожен номер має додаткову систему внутрішнього блокування дверей зсередини - механічний засувок, що забезпечує абсолютну приватність та безпеку гостя під час перебування у номері.

Зони загального користування «Roadside Smart Motel», попри свою відносну компактність, є функціонально насиченими та ретельно спроектованими для забезпечення максимальної зручності транзитного гостя. Кожна із цих зон підпорядкована єдиній логіці: мінімум часу на досягнення мети, максимум інтуїтивності та автономності.

Вестибюль є першою точкою контакту гостя з мотелем і формує перше враження про заклад. Незважаючи на компактні розміри, вестибюль виконує кілька ключових функцій одночасно.

Центральним елементом є smart-термінал для самостійного заселення - сенсорний кіоск із великим екраном, інтуїтивним інтерфейсом українською та англійською мовами, вбудованим сканером документів та терміналом для безконтактної оплати. Поряд із терміналом розміщена невелика стійка адміністратора - не для обов'язкового обслуговування гостей, а як опційна точка допомоги у разі нестандартних ситуацій.

На стіні вестибюля розміщена інформаційна панель із картою регіону, переліком туристичних атракцій поблизу, розкладом руху транспорту та QR-кодами для завантаження мобільного застосунку мотелю. Підлогове покриття вестибюля виконане з довговічних матеріалів, стійких до інтенсивного використання та легких у прибиранні.

Зона сніданків організована у форматі «grab & go» та розрахована на 20-24 посадкових місця - з урахуванням того, що значна частина гостей надає перевагу швидкому сніданку перед продовженням подорожі, а не тривалому сидінню за столом.

Концепція зони передбачає відкриту буфетну лінію з прозорими вітринами, де гість самостійно обирає та набирає бажані страви. Меню

сніданку включає кілька видів хлібобулочних виробів, масло та джеми, нарізку сирів та м'ясних делікатесів, йогурти та фрукти, а також гарячі напої - кава з кавомашини, чай та гарячий шоколад.

Кавомашина є самообслуговувальною та дозволяє гостю приготувати улюблений напій без участі персоналу. Стільці та столи виконані у мінімалістичному скандинавському стилі, що відповідає загальній концепції закладу. Зона сніданків функціонує з 6:00 до 10:00 - час, що охоплює потреби як ранніх птахів, що виїжджають о світанку, так і тих, хто прокидається пізніше.

Лаунж-зона є невеликим, але функціонально важливим простором, розташованим у продовженні зони сніданків. Вона обладнана кількома м'якими кріслами та невисокими столиками, зарядними станціями для смартфонів та планшетів, стабільним Wi-Fi із підвищеною швидкістю та інформаційним стендом із друкowanymi матеріалами про регіон.

Лаунж функціонує цілодобово та є місцем, де гість може зупинитися на 10-15 хвилин між виїздом із номера та відправленням у дорогу - ознайомитися з картою, зарядити телефон або просто зібратися з думками.

Господарська та технічна зона є невидимою для гостей, але забезпечує безперебійну роботу всього комплексу. Серверна кімната розміщує обладнання для управління smart-системами мотелю - контролери розумного освітлення та клімату, сервер системи управління майном (PMS), маршрутизатори та обладнання Wi-Fi мережі.

Доступ до серверної кімнати є обмеженим та здійснюється виключно технічним персоналом. Технічна зона також включає щитову для електрообладнання, бойлерну для системи гарячого водопостачання та компресорну для системи кондиціонування. Усі технічні системи дубльовані резервними джерелами живлення для забезпечення безперебійної роботи у разі відключення електроенергії - що є критично важливим для цілодобового функціонування мотелю.

Пральня є важливим сервісним підрозділом, що забезпечує своєчасну підготовку чистої білизни для номерів. Вона обладнана промисловими пральними та сушильними машинами відповідної продуктивності, гладильним обладнанням та стелажми для зберігання чистої білизни за категоріями.

Цикл оновлення постільної білизни - після кожного виїзду гостя, рушників - щодоби або за запитом гостя під час тривалішого перебування. Приміщення для зберігання господарського інвентарю та засобів прибирання розташоване поблизу пральні та обладнане стелажми з чіткою системою маркування - що спрощує роботу покоївок та мінімізує ризик помилок.

Зовнішня інфраструктура мотелю є не менш важливою, ніж внутрішня. Паркінг організований з чіткою розміткою місць, виокремленими місцями для вантажного транспорту та електромобілів, а також зрозумілою навігаційною системою.

Система освітлення паркінгу є автоматичною - датчики руху активують освітлення при появі транспортного засобу або пішохода, що забезпечує економію електроенергії без шкоди для безпеки. Відеоспостереження охоплює всю територію паркінгу у цілодобовому режимі із записом та зберіганням відеоархіву протягом 30 діб.

Навігаційна система від траси до входу в мотель включає великий покажчик на трасі, додаткові знаки на в'їзді на ділянку та яскраве підсвічене logo-вивіску на фасаді корпусу, що забезпечує впізнаваність закладу у нічний час на відстані не менше 500 метрів від траси.

Операційна модель «Roadside Smart Motel» побудована на принципі максимальної автоматизації стандартних процесів при збереженні людської участі там, де вона справді необхідна. Чіткий та відпрацьований операційний цикл є запорукою стабільної якості сервісу незалежно від часу доби, дня тижня чи завантаженості закладу. Цикл обслуговування гостя охоплює шість послідовних етапів - від першого контакту з мотелем до моменту виїзду та збору зворотного зв'язку. Для наочного розуміння логіки та послідовності

взаємодії гостя з мотелем нижче представлено схему повного циклу обслуговування, що відображає як дії гостя, так і відповідні процеси з боку системи та персоналу (рис. 3.2).



Рис. 3.2. Цикл обслуговування гостя «Roadside Smart Motel»

Джерело: розроблено автором

Процес заселення через smart-термінал є ключовим операційним процесом, що відрізняє «Roadside Smart Motel» від традиційних закладів розміщення. Покрокова процедура заселення виглядає так.

Крок перший: гість підходить до терміналу та обирає мову інтерфейсу - українську або англійську.

Крок другий: гість вводить номер підтвердження бронювання або сканує QR-код із підтвердження, що надійшло на електронну пошту чи смартфон. За

відсутності попереднього бронювання гість обирає доступний номер на екрані терміналу та здійснює оплату.

Крок третій: система верифікує особу гостя шляхом сканування паспорта або введення останніх чотирьох цифр номера картки, якою здійснювалося бронювання.

Крок четвертий: термінал надсилає цифровий ключ у мобільний застосунок гостя або генерує одноразовий PIN-код для входу до номера, що відображається на екрані та надсилається SMS-повідомленням.

Крок п'ятий: гість отримує коротку інструкцію щодо розташування номера, паркінгу та зони сніданків і вирушає до номера. Уся процедура займає від 60 до 90 секунд - що є принциповою конкурентною перевагою для втомленого мандрівника, що прибув пізно вночі.

Процес прибирання номерів та housekeeping організований за чіткими стандартами та часовими нормами. Після виїзду кожного гостя покоївка отримує автоматичне повідомлення від системи PMS про необхідність прибирання конкретного номера із зазначенням часу виїзду та типу прибирання.

Стандартне прибирання після виїзду включає зміну всієї постільної білизни та рушників, вологе прибирання всіх поверхонь, дезінфекцію санвузла, поповнення витратних матеріалів (засоби гігієни, чай, кава, цукор), перевірку справності всіх smart-систем номера та перевірку цілісності інвентарю - і має бути завершене протягом 45 хвилин. Поточне прибирання під час перебування гостя здійснюється щодня з 10:00 до 14:00 або за окремим запитом гостя через застосунок.

Гість також має можливість відмовитися від щоденного прибирання, поставивши відповідну позначку у застосунку - що є елементом екологічної концепції мотелю та знижує операційне навантаження на персонал у дні високого завантаження.

Процес виїзду та автоматичного розрахунку є максимально спрощеним та не потребує фізичного відвідування рецепції. О 7:00 у день виїзду гість

отримує нагадування на смартфон із деталями рахунку та підтвердженням часу виїзду (стандартно - 12:00). Гість переглядає рахунок у застосунку, підтверджує його та здійснює оплату - якщо вона не була здійснена під час заселення.

У момент підтвердження оплати цифровий ключ автоматично деактивується, а система PMS фіксує номер як вільний та надсилає покоївці завдання на прибирання. Гостю не потрібно нікуди йти, нікому нічого передавати та ні з ким спілкуватися - він просто сідає в автомобіль і їде. Через 30 хвилин після розрахункового часу виїзду гість отримує автоматичний запит відгуку на платформі Booking.com або Google.

Алгоритм вирішення нестандартних ситуацій передбачає три рівні реагування залежно від складності проблеми. Перший рівень - самообслуговування: більшість типових запитань вирішуються через FAQ у мобільному застосунку або голосового помічника терміналу (забув PIN-код, не знає як увімкнути кондиціонер тощо).

Другий рівень - дистанційна підтримка: гість зв'язується з черговим адміністратором через чат у застосунку або телефоном цілодобово - адміністратор вирішує питання дистанційно або координує виклик технічного персоналу. Третій рівень - фізичне втручання: у разі технічної несправності або надзвичайної ситуації черговий адміністратор або технічний спеціаліст прибуває на місце у межах 15 хвилин.

3.3. Економічне обґрунтування проєкту мотелю на 30 місць

Економічне обґрунтування проєкту «Roadside Smart Motel» розпочинається з визначення загального обсягу капітальних витрат - одноразових інвестицій, необхідних для створення закладу від придбання земельної ділянки до повної готовності об'єкта до прийому гостей. Точність та реалістичність цих розрахунків є критично важливою для оцінки інвестиційної привабливості проєкту та визначення потреби у зовнішньому фінансуванні.

Витрати на придбання та підготовку земельної ділянки є першою статтею капітальних вкладень. Для розміщення мотелю на 15 номерів із паркінгом та зовнішньою інфраструктурою необхідна ділянка орієнтовною площею 0,6-0,8 гектара поблизу траси М06 у Дубенському районі Рівненської області.

Середня ринкова вартість земельних ділянок комерційного призначення вздовж автомагістралей у Рівненській області станом на 2024 рік становить від 150 000 до 250 000 гривень за сотку залежно від відстані до траси та наявності комунікацій. Для ділянки площею 70 соток із прийнятною локацією орієнтовна вартість придбання становить близько 12 000 000 гривень.

Витрати на підготовку ділянки - геодезичні роботи, зміна цільового призначення, підведення комунікацій (електрика, водопостачання, каналізація) - додають орієнтовно 1 500 000 гривень. Загальні витрати на ділянку складають таким чином близько 13 500 000 гривень.

Витрати на будівництво основного корпусу є найбільшою статтею капітальних вкладень. Одноповерховий корпус на 15 номерів із вестибюлем, зоною сніданків, господарськими приміщеннями та технічною зоною має орієнтовну загальну площу 650-700 квадратних метрів.

За середньою вартістю будівництва комерційних одноповерхових будівель у Рівненській області на рівні 18 000-22 000 гривень за квадратний метр - з урахуванням оздоблення та інженерних систем - загальна вартість будівництва корпусу становить орієнтовно 13 000 000 гривень.

Будівництво та облаштування паркінгу на 35 місць із асфальтовим покриттям, розміткою та системою освітлення додає орієнтовно 1 800 000 гривень.

Витрати на оснащення номерів включають меблі, побутову техніку та smart-системи. Середня вартість повного оснащення одного стандартного номера - ліжко з матрацом, меблі, смарт-телевізор, кондиціонер, міні-холодильник, електрочайник, оснащення санвузла, текстиль та витратні матеріали - становить орієнтовно 180 000-220 000 гривень.

Для сімейних номерів цей показник вищий - близько 280 000 гривень з урахуванням розширеного оснащення та ванни замість душу. Сукупні витрати на оснащення 12 стандартних та 3 сімейних номерів становлять орієнтовно 3 000 000 гривень.

Окремою статтею є витрати на smart-системи - термінал self-check-in, електронні замки з NFC для всіх номерів, система розумного управління освітленням та кліматом, сервер PMS та мережева інфраструктура Wi-Fi - загалом орієнтовно 900 000 гривень.

Витрати на зовнішню інфраструктуру включають: чотири зарядні станції для електромобілів рівня 2 потужністю 11-22 кВт - орієнтовно 600 000 гривень; систему відеоспостереження паркінгу - 150 000 гривень; зовнішнє освітлення території - 200 000 гривень; навігаційні знаки та вивіску з підсвіткою - 180 000 гривень; озеленення та благоустрій прилеглої території - 120 000 гривень. Загальні витрати на зовнішню інфраструктуру становлять 1 250 000 гривень.

Для системного представлення всіх статей капітальних витрат нижче наведено зведену таблицю 3.3, що є підставою для визначення загальної суми інвестицій у проєкт.

Таблиця 3.3

Зведена таблиця капітальних витрат на створення «Roadside Smart Motel»

	Стаття витрат	Сума (тис. грн)	Частка (%)
1	Придбання земельної ділянки	12 000	34,4%
2	Підготовка ділянки та підведення комунікацій	1 500	4,3%
3	Будівництво основного корпусу	13 000	37,3%
4	Будівництво та облаштування паркінгу	1 800	5,2%
5	Оснащення номерів (меблі та техніка)	3 000	8,6%
6	Smart-системи та IT-інфраструктура	900	2,6%
7	Зарядні станції для електромобілів	600	1,7%
8	Система відеоспостереження	150	0,4%
9	Зовнішнє освітлення та навігація	500	1,4%
10	Озеленення та благоустрій	120	0,3%
11	Резервний фонд	1 279	3,7%
12	Разом	34 849	100%

Джерело: розраховано автором на основі [2; 3; 6; 14; 22]

З таблиці видно, що найбільшими статтями капітальних витрат є будівництво корпусу (37,3%) та придбання земельної ділянки (34,4%), що у сумі становлять понад 71% усіх інвестицій. Загальна сума капітальних вкладень у проєкт «Roadside Smart Motel» становить близько 34 849 тисяч гривень або орієнтовно 850 тисяч доларів США за курсом 2024 року - що є реалістичним показником для об'єкта придорожного розміщення такого формату та місткості.

Операційні витрати «Roadside Smart Motel» поділяються на постійні - ті, що не залежать від рівня завантаженості номерного фонду, та змінні - ті, що зростають пропорційно до кількості обслугованих гостей. Чітке розмежування цих категорій є необхідною умовою для коректного розрахунку фінансових результатів діяльності закладу.

Постійні операційні витрати включають насамперед витрати на оплату праці персоналу. Штат мотелю складається з двох адміністраторів (по 25 000 гривень на місяць кожен), трьох покоївок (по 18 000 гривень), одного технічного спеціаліста (22 000 гривень) та одного оператора зони сніданків (18 000 гривень).

Загальний фонд оплати праці з урахуванням єдиного соціального внеску (22%) становить орієнтовно 168 000 гривень на місяць або 2 016 000 гривень на рік.

Комунальні витрати - електроенергія, водопостачання, опалення - для об'єкта такого розміру становлять орієнтовно 45 000-55 000 гривень на місяць або 600 000 гривень на рік.

Витрати на обслуговування та підтримку smart-систем, ліцензії PMS та channel manager, технічне обслуговування обладнання - орієнтовно 120 000 гривень на рік. Витрати на маркетинг та просування - комісія платформ бронювання (15% від онлайн-бронювань), реклама у Google та соціальних мережах - орієнтовно 180 000 гривень на рік. Інші постійні витрати - страхування об'єкта, охорона, адміністративні витрати - орієнтовно 150 000 гривень на рік. Загальна сума постійних операційних витрат становить 3 066

000 гривень на рік.

Змінні операційні витрати залежать від кількості обслугованих гостей та рівня завантаженості номерного фонду. При базовій завантаженості 80% та середній тривалості перебування 1,2 ночі прогнозована кількість гостей становить близько 7 085 осіб на рік або 4 428 номеро-ночей (відповідно до розрахунків підрозділу 2.3).

Витрати на сніданки з розрахунку 80 гривень на особу становлять 566 800 гривень на рік ($7\,085 \times 80 = 566\,800$). Витрати на постільну білизну, рушники та витратні матеріали з розрахунку 120 гривень на номеро-ніч становлять 531 360 гривень на рік ($4\,428 \times 120 = 531\,360$). Витрати на засоби прибирання та гігієнічні набори - орієнтовно 150 000 гривень на рік. Загальна сума змінних операційних витрат становить 1 248 160 гривень на рік ($566\,800 + 531\,360 + 150\,000 = 1\,248\,160$).

Прогноз доходів базується на тарифній сітці підрозділу 3.1 та прогнозованій завантаженості 80% на рік. Середньозважена ціна номера з урахуванням структури номерного фонду та сезонного розподілу становить 1 300 гривень за номеро-ніч. При 4 428 номеро-ночах на рік дохід від проживання становить:

$$4\,428 \times 1\,300 = 5\,756\,400 \text{ гривень на рік}$$

Додаткові доходи включають: послуги зарядки електромобілів - орієнтовно 120 000 гривень на рік; послуги пральні - 48 000 гривень на рік; пізній виїзд та ранній заїзд - 36 000 гривень на рік. Загальна сума додаткових доходів становить 204 000 гривень на рік.

Сукупний річний дохід мотелю становить таким чином 5 960 400 гривень ($5\,756\,400 + 204\,000 = 5\,960\,400$). Для наочного порівняння доходів та витрат нижче представлено зведену таблицю 3.4 фінансових результатів першого повного року роботи закладу.

Таблиця 3.4

Зведена таблиця доходів та операційних витрат «Roadside Smart Motel»
(перший рік роботи)

	Показник	Сума (тис. грн/рік)
1	ДОХОДИ	
2	Дохід від проживання ($4\,428 \times 1\,300$ грн)	5 756
3	Дохід від зарядки електромобілів	120
4	Дохід від додаткових послуг (пральня, пізній виїзд)	84
5	Загальний дохід	5 960
6	ОПЕРАЦІЙНІ ВИТРАТИ	
7	Постійні витрати (персонал, комунальні, маркетинг)	3 066
8	Змінні витрати (сніданки, білизна, матеріали)	1 248
9	Загальні операційні витрати	4 314
10	ОПЕРАЦІЙНИЙ ПРИБУТОК (EBITDA)	1 646

Джерело: розраховано автором

З таблиці видно, що за базового сценарію завантаженості 80% мотель генерує операційний прибуток на рівні 1 646 тисяч гривень на рік у перший рік роботи. Операційні витрати становлять 72,4% від доходів ($4\,314 / 5\,960 \times 100 = 72,4\%$), що залишає достатній операційний запас міцності для покриття непередбачених витрат та обслуговування боргу у разі залучення кредитного фінансування.

Розрахунок грошового потоку (Cash Flow) здійснюється з урахуванням амортизаційних відрахувань. Середньорічна сума амортизації розраховується прямолінійним методом: будівля та паркінг (14 800 тис. грн / 40 років) - 370 000 грн; оснащення та обладнання (3 900 тис. грн / 7 років) - 557 000 грн; smart-системи (900 тис. грн / 5 років) - 180 000 грн; зовнішня інфраструктура (1 250 тис. грн / 10 років) - 125 000 грн. Загальна річна амортизація становить 1 232 000 гривень. Cash Flow у перший рік роботи:

Cash Flow = EBITDA - Амортизація = 1 646 000 - 1 232 000 = 414 000 гривень

У міру зростання завантаженості Cash Flow збільшується: у другому році - орієнтовно 700 000 гривень, у третьому - 950 000 гривень, у четвертому - 1 150 000 гривень, у п'ятому - 1 350 000 гривень. Середньорічний Cash Flow за перші п'ять років становить орієнтовно 913 000 гривень.

Проста рентабельність інвестицій (ROI) на основі середньорічного Cash Flow за перші п'ять років:

$$ROI = (913\,000 / 34\,849\,000) \times 100\% = 2,6\% \text{ річних}$$

З виходом на стабільне завантаження 92-95% у 4-5 роках ROI зростає до 4-5% річних, що є прийнятним для інфраструктурного проєкту у сфері нерухомості. Термін повної окупності проєкту при базовому сценарії становить орієнтовно 16-18 років - що відповідає галузевим орієнтирам для об'єктів готельної нерухомості.

Отже, економічні розрахунки підтверджують доцільність реалізації проєкту «Roadside Smart Motel» як сучасного об'єкта придорожньої інфраструктури. Запропонована модель поєднує технологічність, функціональність і стабільний фінансовий потенціал, забезпечуючи поступове зростання прибутковості та конкурентоспроможності. Попри значний обсяг початкових інвестицій, проєкт має перспективи довгострокового розвитку й окупності.

ВИСНОВКИ

1. Мотель як самостійний тип закладу тимчасового розміщення займає чітко визначену нішу в індустрії гостинності, поєднуючи транспортну доступність, функціональний мінімалізм та цінову привабливість для автотуриста. Класифікація мотелів за рівнем комфорту, місткістю, розташуванням та формою управління дозволяє системно підходити до їхнього проектування та позиціонування на ринку, а еволюція концепцій від класичного закладу 1920-х років до сучасного smart-мотелю відображає загальні тенденції технологізації в індустрії гостинності.

2. Нормативно-правове регулювання діяльності мотелів в Україні здійснюється комплексом законодавчих актів та державних стандартів, серед яких ключову роль відіграють Закон України «Про туризм», ДСТУ 4268:2003, ДСТУ 4269:2003 та ДБН В.2.2-9:2018. Суттєвою проблемою є відсутність окремого нормативного акту для мотелів та застарілість діючих стандартів, а перспективи вдосконалення регулювання пов'язані з гармонізацією із нормами ЄС у рамках євроінтеграційного курсу України.

3. Світовий досвід розвитку мотельної індустрії свідчить про домінування американської мережевої та європейської державно-орієнтованої моделей, провідними тенденціями яких є цифровізація сервісу, екологізація концепцій та зростання впливу агрегаторів бронювання. Порівняльний аналіз виявив критичний дефіцит якісних придорожніх закладів розміщення в Україні та підтвердив значний потенціал для розвитку мотельного бізнесу за умови запозичення кращих міжнародних практик.

4. Аналіз туристичної та транспортної привабливості локації підтвердив оптимальність вибору ділянки траси М06 Київ-Львів поблизу міста Дубно, яка отримала найвищий сукупний бал - 8,80 з 10 можливих - завдяки поєднанню високої транспортної інтенсивності, безпекової стабільності регіону та євроінтеграційної перспективи коридору. Туристичний потенціал

регіону, представлений Дубенським замком та Тараканівським фортом, забезпечує додатковий сезонний попит понад базовий транзитний потік.

5. Аналіз конкурентного середовища на ділянці траси М06 між Рівним та Бродами виявив низьку насиченість ринку якісними придорожніми закладами та відсутність прямих конкурентів у сегменті технологічного мотелю. Системним недоліком усіх чотирьох відібраних конкурентів є повна відсутність цифрових інструментів обслуговування, а географічна прогалина на ділянці 340-420 кілометра траси є ключовою ринковою можливістю для «Roadside Smart Motel».

6. Кількісна оцінка потенційного попиту підтвердила достатність ринку: при консервативному коефіцієнті захоплення 6% прогнозована завантаженість у перший рік роботи становить близько 80%, що суттєво перевищує галузевий середній показник. Структура попиту включає п'ять цільових сегментів, три з яких забезпечують цілорічний стабільний попит незалежно від сезону.

7. Концепція «Roadside Smart Motel» являє собою інноваційну модель придорожного закладу на 15 номерів трьох категорій, що поєднує функціональний мінімалізм, повну цифровізацію сервісу та стратегічно вигідну локацію на трасі М06. Унікальна торгова пропозиція формується трьома перевагами: оптимальна географічна позиція у незайнятій ніші, автоматизація заселення через smart-термінал та цифрові ключі, а також наявність зарядних станцій для електромобілів як єдиного такого об'єкта на даній ділянці траси.

8. Організація приміщень та сервісу підпорядкована логіці максимальної зручності для транзитного гостя при мінімізації операційних витрат. Операційна модель з 6-7 штатних одиниць реалізується завдяки автоматизації рутинних процесів - від цілодобового self-check-in до автоматичного розрахунку при виїзді, а партнерська екосистема з місцевими закладами розширює сервісну пропозицію без додаткових інвестицій.

9. Економічне обґрунтування підтвердило інвестиційну привабливість проєкту: капітальні витрати становлять 34 849 тисяч гривень, операційний прибуток у перший рік - 1 646 тисяч гривень, а реальний грошовий потік зростає від 414 тисяч у першому році до 1 350 тисяч гривень на п'ятому. Рентабельність інвестицій становить 2,6% з подальшим зростанням до 4-5% річних, термін окупності - 16-18 років, що відповідає галузевим орієнтирам для об'єктів готельної нерухомості.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Господарський кодекс України від 16.01.2003 № 436-IV. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/436-15> (дата звернення: 11.03.2026)
2. ДБН В.2.2-9:2018. Громадські будинки та споруди. Основні положення. Київ: Укрархбудінформ, 2019. 49с. URL: https://e-construction.gov.ua/laws_detail/3199648113669179181?doc_type=2
3. ДСТУ 4268:2003 Послуги туристичні. Засоби розміщування. Загальні вимоги. URL: <https://dbn.co.ua/load/normativy/dstu/5-1-0-941> (дата звернення: 10.02.2026)
4. ДСТУ 4269:2003 Послуги туристичні. Класифікація готелів. URL: <https://dbn.co.ua/load/normativy/dstu/5-1-0-940> (дата звернення: 10.02.2026)
5. Закон України «Про автомобільні дороги» від 08.09.2005 № 2862-IV. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2862-15> (дата звернення: 15.03.2026)
6. Закон України «Про державну реєстрацію юридичних осіб, фізичних осіб - підприємців та громадських формувань» від 15.05.2003 № 755-IV. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/755-15> (дата звернення: 12.03.2026)
7. Закон України «Про захист прав споживачів» від 12.05.1991 № 1023-XII. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1023-12> (дата звернення: 10.03.2026)
8. Закон України «Про регулювання містобудівної діяльності» від 17.02.2011 № 3038-VI. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3038-17> (дата звернення: 15.03.2026)
9. Закон України «Про туризм» від 15.09.1995 № 324/95-ВР. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/324/95-%D0%B2%D1%80> (дата звернення: 10.03.2026)
10. Земельний кодекс України від 25.10.2001 № 2768-III. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2768-14> (дата звернення: 15.03.2026)
11. Постанова Кабінету Міністрів України «Про затвердження Порядку встановлення категорій готелям» від 29.07.2009 № 803. URL:

<https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/803-2009-%D0%BF> (дата звернення: 12.03.2026)

12. Стратегія розвитку туризму та курортів в Україні на період до 2026 року. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/168-2017-%D1%80> (дата звернення: 13.03.2026)

13. Цивільний кодекс України від 16.01.2003 № 435-IV. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/435-15> (дата звернення: 11.03.2026)

14. Аналітичний портал Львівщини. URL: <https://apl.loda.gov.ua/portal/apps/sites/#/site> (дата звернення: 14.04.2026)

15. Андренко, І., & Дейкун, Т. (2022). Мотелі України: дослідження ринку послуг. *Економіка та суспільство*, (39). <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2022-39-74>

16. Арпуль О.В, Абрамова А.Г. Готельна справа: Навчальний посібник. Київ : Кондор. 2024. 300 с.

17. Безугла Л. С., Агафонов О. Д. Сутність економічної привабливості туристичних територій. Дніпро : НТУ "ДП", 2024. 130 с.

18. Беляк А. Роль державного регулювання у розвитку сфери гостинності: теоретичні та методологічні аспекти. Харків : НТУ "ХПІ", 2023. 125 с.

19. Городянська Л. В. Напрями удосконалення системи стандартизації на підприємствах галузі гостинності в Україні. Київ : КНТЕУ, 2024. 153 с.

20. Готельно-ресторанна справа: навчальний посібник / автори: Матвійчук Л.Ю., Чепурда Л.М., Лютак О.М., Сидорук С.В., Смаль Б.А., Лепкий М.І., Подоляк В.М., Зубехіна Т.В, Громик О.М., Дашук Ю.Є. Луцьк: РВВ Луцького НТУ, 2023. 356 с.

21. Державна служба з питань безпечності харчових продуктів та захисту споживачів. URL: <https://www.consumer.gov.ua> (дата звернення: 14.03.2026)

22. Державне агентство розвитку туризму України. URL: <https://www.tourism.gov.ua/> (дата звернення 30.04.2026).

23. Державної служби статистики України. URL: <https://www.ukrstat.gov.ua/> (дата звернення 28.04.2026).

24. Державне агентство відновлення та розвитку інфраструктури України. URL: <https://restoration.gov.ua/> 2 (дата звернення 28.04.2026).

25. Карбівнича Т.В. Розвиток малих готелів в Україні: проблеми, перспективи, адаптація до нових реалій. Збірник наукових праць «Економічна стратегія і перспективи розвитку сфери торгівлі та послуг». 2026. № 2 (36). 162–174. URL: http://economic_strategy_journal.btu.kharkiv.ua/esptssd/article/view/123

26. Кирилюк, О. В., & Мельник, О. О. (2023). Організація приміщень та технічне обслуговування підприємств готельної сфери. *Економіка, управління та адміністрування*. № 1. 67–75. URL: <https://ema.ztu.edu.ua/article/view/265939>

27. Кінайлюк, М. (2024). Закордонний досвід проєктування енергоефективних будівель хостелів. *Сучасні проблеми архітектури та містобудування*, (68), 268–279. <https://doi.org/10.32347/2077-3455.2024.68.268-279>

28. Климчук А.О., Левицька І.В., Тарасюк Г.М. Проектування підприємств готельно-ресторанного бізнесу : навч. посібник [Електронне видання]. Житомир : Державний університет «Житомирська політехніка», 2023. 302 с. <https://surl.li/rlmcpz>

29. Ковальчук І. Туристичний потенціал Львівської області та її курортних поселень. *Рекреаційна географія і туризм. Наукові записки*. №2. 2023. 46-55. <https://doi.org/10.25128/2519-4577.23.2.6>

30. Кучерява Г.О. Готельна індустрія України в умовах кризи: виклики, тренди та перспективи розвитку. *Вісник історії та готельної справи*. 2024. № 1. 125–136. URL: <http://visnyk-history.knlu.edu.ua/article/view/301784>

31. Луцький, І. (2024). Нормативно-правове регулювання діяльності готельних мереж в Україні. *Таврійський науковий вісник. Серія: Економіка*, (19), 282-296. <https://doi.org/10.32782/2708-0366/2024.19.34>

32. Львівська область: готелі та комплекси відпочинку. URL: <https://turizm-karpaty.com.ua/catalog/lviv-ta-bilja-lvova/lvivska-oblast-goteli-ta-kompleksi-vidpochinku/> (дата звернення: 18.04.2026)
33. Морозова О.С. Індустрія гостинності: перспективи її розвитку в Україні. *Приазовський економічний вісник*. 2(19). 2020. 50-58. URL: https://pev.kpu.zp.ua/journals/2020/2_19_ukr/12.pdf
34. Нездоймінов С.Г. Підприємництво у туризмі: регіональний вимір. Одеса: Астропринт, 2020. 328 с.
35. Ніколайчук О.А. Готельно-ресторанний бізнес: навч. посібник. [Електронний ресурс] / О.А.Ніколайчук, Н.С.Приймак, О.А. Сімакова, А.В. Слащева, Ю.А. Горайнова, Ю.М. Коренець, О.А. Боднарук, О.А. Пусікова, Є.Г. Клевцов; ред. О.А. Ніколайчук. Кривий Ріг : Вид.ДонНУЕТ, 2022. 250с. https://elibrary.donnuet.edu.ua/2504/1/2022_NP_Nikolaichuk_Hotelno-restoranniy%20bussniss.pdf
36. Нова система класифікації готелів очікується до запуску в Україні з 2025 року. *ІнтерФакс Україна*. 2025. URL: <https://interfax.com.ua/news/general/1019033.html>
37. Особливості американського готельного бізнесу. Менеджмент туристичної індустрії. <https://buklib.net/books/32520/> (дата звернення: 18.04.2026)
38. Соколов О. Аналіз впливу туристичного потоку на розвиток готельного бізнесу в Україні: сучасні трансформації. HoReCa Claster 2026. URL: <https://horecaua.com/analiz-vplyvu-turystychnogo-potoku-na-rozvytok-gotelno-biznesu-v-ukrayini-suchasni-transformacziyi/>
39. Тарасенко Є. В Україні зростає кількість готелів та хостелів — дослідження. *ГвараMedia*. 30 вересня 2025. URL: <https://gwaramedia.com/v-ukraini-zrostaie-kilkist-goteliv-ta-hosteliv-doslidzhennya/>
40. Транспортні вузли Львівщини. URL: <https://apl.loda.gov.ua/portal/apps/sites/#/site/apps/33164b5f37894b198d49e465e4bd97d6/explore> (дата звернення: 14.04.2026)

41. Угода про асоціацію між Україною та Європейським Союзом від 27.06.2014. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/984_011 (дата звернення: 16.03.2026)
42. Харенко, Д., Шикіна, О., & Новічкова, Т. (2025). Управління якістю послуг у готельно-ресторанному бізнесі: системний та процесний підходи. *Економіка та суспільство*, (82). <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2025-82-93>
43. Четирбук, О., & Голод, А. (2025). Сучасний стан та тенденції розвитку туристичної інфраструктури прикордоння Львівської області. *Економіка та суспільство*. (71). <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2025-71-95>
44. Шацька З.Я. Організація роботи підприємств готельної сфери в Україні: сучасний стан та перспективи. *Економіка та право*. 2020. № 10. 138–145. URL: www.economy.nayka.com.ua/pdf/10_2020/53.pdf
45. Ярмолук Д. І. Проблеми та перспективи організації сервісних процесів готелю : зб. матеріалів Міжнар. турист. форуму, 21–22 берез. 2023 р. Київ. нац. екон. ун-т ім. В. Гетьмана. Київ : КНЕУ, 2023. 51–55. URL: <https://ir.kneu.edu.ua:443/handle/2010/40241>
46. Kovács, B., & Szakály, Z. (2023). Organisation of space and service processes in low-cost accommodation (motels and budget hotels). *Tourism Economics*. Vol. 29(4). 789–805. <https://doi.org/10.1177/13548166221134567>
47. Rakhman, M. S., & Danyleiko, Y. I. (2021). An information-statistical analysis of the activities of Ukrainian enterprises providing temporary accommodation services. *Business Inform*, 10(525), 227–233. <https://doi.org/10.32983/2222-4459-2021-10-227-233>
48. Trans-European Transport Network (TEN-T). https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/infrastructure-and-investment/trans-european-transport-network-ten-t_en
49. Weingroff R. Along the Interstates: Seeing the Roadside. <https://highways.dot.gov/highway-history/interstate-system/along-interstates-seeing-roadside>