

**НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ БІОРЕСУРСІВ І
ПРИРОДОКОРИСТУВАННЯ УКРАЇНИ**

ННІ неперервної освіти і туризму

ПОГОДЖЕНО
Директор
ННІ *неперервної* освіти
і туризму

_____ Іван ГРИЦЕНКО
(підпис)

«_____» _____ 2025 р.

ДОПУСКАЄТЬСЯ ДО ЗАХИСТУ
Завідувач кафедри готельно-
ресторанної справи та туризму

_____ Світлана МЕЛЬНИЧЕНКО
(підпис)

«_____» _____ 2025 р.

БАКАЛАВРСЬКА КВАЛІФІКАЦІЙНА РОБОТА
на тему: «Територіальна організація інфраструктури туризму у
Карпатському регіоні»

Спеціальність: 242 «Туризм»
Освітня програма: «Туризм»

Гарант освітньої програми _____

Ірина КУДІНОВА

(підпис)

Керівник бакалаврської
кваліфікаційної роботи _____

Ірина КУДІНОВА

(підпис)

Виконав _____

Марк ЗЕНЕНКО

(підпис)

КИЇВ – 2025

**НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ БІОРЕСУРСІВ І
ПРИРОДОКОРИСТУВАННЯ УКРАЇНИ**

ІНІ неперервної освіти і туризму

ЗАТВЕРДЖУЮ

Завідувач кафедри

готельно-ресторанної справи та туризму

д.е.н., професор _____ Світлана Мельниченко
(підпис)

« ____ » _____ 2024 р.

ЗАВДАННЯ

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

Зененко Марку Михайловичу

Спеціальність: 242 «Туризм»

Освітня програма: «Туризм»

Орієнтація освітньої програми: освітньо-професійна

**Тема бакалаврської кваліфікаційної роботи: «Територіальна організація
інфраструктури туризму у Карпатському регіоні»**

Затверджена наказом ректора НУБіП України від 20 жовтня 2024 р. № 1936 «С».

Термін подання завершеної роботи на кафедру до: 20.05.2025 р.

Вихідні дані до магістерської кваліфікаційної роботи: законодавчі та нормативні акти України, матеріали Державної служби статистики України, наукові праці зарубіжних та вітчизняних авторів, матеріали науково-практичних конференцій, аналіз офіційних сайтів туристичних ресурсів України, програми розвитку туризму.

Об'єкт дослідження – туристична інфраструктура Карпатського регіону.

Предмет дослідження – методичні та практичні механізми та принципи територіальної організації інфраструктури туризму в Карпатах.

Мета дослідження – проаналізувати сучасний стан інфраструктури туризму у Карпатському регіоні та розробити науково обґрунтовані напрями її вдосконалення в межах раціональної територіальної організації.

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

- аналіз зарубіжних і вітчизняних джерел, інтернет ресурсів щодо визначення теоретичних основ територіальної організації туристичної інфраструктури;
- опис територіальної організації інфраструктури туризму;
- методичні підходи до територіальної організації інфраструктури туризму;
- дослідити сучасний стан інфраструктури туризму в Карпатському регіоні;
- виявити проблеми нерівномірного розподілу інфраструктури у межах регіону;
- визначити туристично привабливі території та оцінити їх потреби в розвитку інфраструктури;
- розробити заходи щодо вдосконалення територіальної організації інфраструктури туризму з урахуванням принципів сталого розвитку;
- здійснити економічне обґрунтування запропонованих заходів.

Дата видачі завдання: “19” листопада 2024 р.

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

(підпис)

Ірина КУДІНОВА
(прізвище та ініціали)

**Завдання прийняв до
виконання**

(підпис)

Марк ЗЕНЕНКО
(прізвище та ініціали)

КАЛЕНДАРНИЙ ПЛАН ПІДГОТОВКИ ТА ЗАХИСТУ БАКАЛАВРСЬКОЇ КВАЛІФІКАЦІЙНОЇ РОБОТИ

№ з/п	Етапи підготовки та захисту кваліфікаційної бакалаврської роботи	Термін виконання	Примітки (фактично виконано)
1.	Вибір теми кваліфікаційної роботи, підготовка завдання, складання плану, консультації з проведення дослідження	1 вересня – 30 вересня 2024 р.	Виконано
2.	Підготовка та видача завдання	1 жовтня – 1 грудня 2024 р.	Виконано
3.	Підготовка першого розділу роботи	1 грудня 2024 р. – 1 лютого 2025 р.	Виконано
4.	Підготовка другого розділу роботи	2 лютого – 30 березня 2025 р.	Виконано
5.	Підготовка третього розділу роботи	1 квітня – 5 травня 2025 р.	Виконано
6.	Підготовка висновків, списку використаних джерел та додатків. Оформлення роботи відповідно до встановлених вимог, передача на перевірку керівникові	5-10 травня 2025 р.	Виконано
7.	Доопрацювання роботи з урахуванням зауважень керівника	10-15 травня 2025 р.	Виконано
8.	Перевірка роботи на академічний плагіат	16 травня 2025 р.	Виконано
9.	Отримання відгуку керівника роботи	17-18 травня 2025 р.	Виконано
10.	Отримання зовнішньої рецензії	19-20 травня 2025 р.	Виконано
11.	Подача роботи на кафедру	20 травня 2025 р.	Виконано
12.	Підготовка доповіді і презентації. Попередній розгляд та захист на випусковій кафедрі	20-25 травня 2025 р.	Виконано
13.	Допуск бакалаврської кваліфікаційної роботи до захисту завідувачем кафедри	25 травня – 1 червня 2025 р.	Виконано
14.	Захист роботи перед екзаменаційною Комісією	відповідно до графіку	

Відгук керівника бакалаврської кваліфікаційної роботи

Студентом виконано роботу на актуальну тему, адже питання ефективної територіальної організації туристичної інфраструктури у Карпатському регіоні набуває особливої важливості в умовах зростаючого попиту на внутрішній туризм та необхідності забезпечення сталого розвитку гірських територій.

Автор систематизував методичні підходи до вивчення туристичної інфраструктури, охарактеризував її просторову структуру та класифікаційні ознаки. Значну увагу приділено дослідженню сучасного стану туристичної інфраструктури Карпатського регіону, виявлено проблеми її нерівномірного розміщення тощо.

Здійснено аналіз інфраструктурного забезпечення ключових туристичних кластерів регіону, зокрема транспортної доступності, об'єктів розміщення, харчування, дозвілля, інформаційного супроводу. Визначено перспективні території для подальшого інфраструктурного розвитку та обґрунтовано необхідність удосконалення територіальної організації з урахуванням принципів збалансованого навантаження на природне середовище.

На основі аналізу розроблено комплекс практичних рекомендацій щодо удосконалення територіальної організації інфраструктури туризму в Карпатах. Запропоновані заходи мають практичну цінність, так як враховують регіональні особливості, соціально-економічний контекст і вимоги сталого розвитку. Економічне обґрунтування запропонованих рішень підтверджує їх доцільність і ефективність.

Враховуючи вищезазначене, бакалаврська кваліфікаційна робота виконана на високому науковому рівні, відповідно до вимог, та має практичну цінність для розвитку туристичної індустрії України. Рекомендується до захисту в екзаменаційній комісії.

Керівник бакалаврської
кваліфікаційної роботи

(підпис, дата)

Ірина КУДІНОВА

Висновок про бакалаврську кваліфікаційну роботу

Гарант освітньої
програми

(підпис)

Ірина КУДІНОВА

Завідувач кафедри
« ___ » _____ 2025 р.

(підпис)

Світлана МЕЛЬНИЧЕНКО

РЕФЕРАТ

Зененко М.М. «Територіальна організація інфраструктури туризму у Карпатському регіоні» : бакалавр. робота: спец. 242 «Туризм» / Марк Михайлович Зененко; НУБіП України; кафедра готельно-ресторанної справи та туризму; керівник Кудінова І.П., к.е.н., доцент. – Київ, 2025. – 65 с.

Анотація. Бакалаврська кваліфікаційна робота присвячена комплексному аналізу теоретичних, методичних і практичних аспектів територіальної організації інфраструктури туризму у Карпатському регіоні України – одному з найперспективніших напрямів розвитку національного туризму. Актуальність теми зумовлена необхідністю просторового вирівнювання туристичних потоків, зменшення інфраструктурної нерівномірності та підвищення конкурентоспроможності регіону в умовах внутрішнього попиту та післявоєнного відновлення.

У першому розділі обґрунтовано поняття туристичної інфраструктури як багаторівневої системи, що включає засоби розміщення, харчування, транспорт, сервіси, цифрову та екологічну інфраструктуру. Проаналізовано основні наукові підходи до її класифікації та просторової організації, зокрема моделі «центр–периферія», кластерну, лінійну та мережеву. Розглянуто принципи сталого планування інфраструктури з урахуванням екологічної безпеки, доступності та раціонального використання ресурсів.

Просторова організація туристичної інфраструктури має вирішальне значення для забезпечення збалансованого розвитку регіонів, особливо у випадку складного рельєфу Карпат.

У другому розділі здійснено оцінку сучасного стану інфраструктури туризму в межах Івано-Франківської, Львівської, Закарпатської та Чернівецької областей. Встановлено наявність високої концентрації інфраструктури в окремих курортних центрах (Буковель, Славське, Яремче) та одночасну інфраструктурну відсталість периферійних гірських громад. Виявлено проблеми: сезонність туристичних потоків, низька якість місцевих доріг,

недостатній рівень цифровізації, фрагментарність сервісної інфраструктури та нерозвинутість туристичних кластерів.

У третьому розділі представлено авторські пропозиції щодо вдосконалення територіальної організації туристичної інфраструктури Карпатського регіону. Зокрема: пріоритетний розвиток транспортної доступності до слабо охоплених туристичних локацій; стимулювання малого та сільського туризму; створення нових піших і велосипедних маршрутів; запровадження цифрової інфраструктури та онлайн-сервісів; реалізація кластерного підходу як основи інтеграції територій у спільний туристичний простір. У 2024 році було запропоновано використання дистанційного зондування та глибокого навчання для швидкої оцінки пошкоджень інфраструктури, що є актуальним для транспортної мережі Карпатського регіону [23].

Ключові слова: туристична інфраструктура, Карпати, кластеризація, просторове планування, туристичний потенціал, сталий розвиток, транспортна доступність, цифровізація.

ЗМІСТ

ВСТУП	10
1.1. Сутність і значення туристичної інфраструктури для розвитку регіону	12
1.2. Основи територіальної організації інфраструктури туризму	19
1.3. Методичні підходи до територіальної організації інфраструктури туризму	23
РОЗДІЛ 2. АНАЛІЗ СТАНУ ІНФРАСТРУКТУРИ ТУРИЗМУ В КАРПАТСЬКОМУ РЕГІОНІ	27
2.1. Характеристика туристичного потенціалу Карпатського регіону..	27
2.2. Оцінка сучасного стану транспортної, готельної, ресторанної та сервісної інфраструктури	31
2.3. Проблеми та нерівномірності у територіальному розподілі інфраструктури.....	36
РОЗДІЛ 3. НАПРЯМИ ВДОСКОНАЛЕННЯ ТЕРИТОРІАЛЬНОЇ ОРГАНІЗАЦІЇ ІНФРАСТРУКТУРИ ТУРИЗМУ	41
3.1. Розробка пропозицій для вдосконалення транспортної доступності та розвитку готельної і рекреаційної інфраструктури	41
3.2. Обґрунтування запропонованих заходів	45
3.3. Розробка туристичного маршруту як інструмент вдосконалення інфраструктури регіону	49
ВИСНОВКИ	54
СПИСОК ВИКОРИСТАНОЇ ЛІТЕРАТУРИ	59

ВСТУП

Актуальність теми. Туризм є одним із ключових напрямів сталого розвитку регіонів, що стимулює економічну активність, створює робочі місця, сприяє збереженню культурної спадщини та розвитку інфраструктури. Територіальна організація інфраструктури туризму визначає не лише ефективність туристичного обслуговування, але й можливості доступності, безпеки, привабливості регіону як туристичної дестинації.

Карпатський регіон України є одним із найбільш перспективних у сфері туризму завдяки унікальному поєднанню природних, кліматичних, рекреаційних та етнокультурних ресурсів. Проте існуюча інфраструктура часто характеризується нерівномірністю розміщення, фрагментарністю, сезонністю та недостатньою інтеграцією з іншими секторами економіки. Ці обставини зумовлюють необхідність наукового осмислення та вдосконалення підходів до територіальної організації інфраструктури туризму в регіоні.

У післявоєнний період, у контексті економічного відновлення та активізації внутрішнього туризму, питання ефективного просторового розміщення туристичних об'єктів, логістики, сервісного обслуговування, збереження ландшафтного балансу й екологічної рівноваги набувають особливої ваги. Саме тому обрана тема є не лише актуальною, але й практично значущою для формування стратегій розвитку Карпатського регіону.

Мета роботи – проаналізувати сучасний стан інфраструктури туризму у Карпатському регіоні та розробити науково обґрунтовані напрями її вдосконалення в межах раціональної територіальної організації.

Завдання дослідження:

- аналіз зарубіжних і вітчизняних джерел, інтернет ресурсів щодо визначення теоретичних основ територіальної організації туристичної інфраструктури;
- опис територіальної організації інфраструктури туризму;
- методичні підходи до територіальної організації інфраструктури туризму;

- дослідити сучасний стан інфраструктури туризму в Карпатському регіоні;
- виявити проблеми нерівномірного розподілу інфраструктури у межах регіону;
- визначити туристично привабливі території та оцінити їх потреби в розвитку інфраструктури;
- розробити заходи щодо вдосконалення територіальної організації інфраструктури туризму з урахуванням принципів сталого розвитку;
- здійснити економічне обґрунтування запропонованих заходів.

Об’єкт дослідження – туристична інфраструктура Карпатського регіону.

Предмет дослідження – методичні та практичні механізми та принципи територіальної організації інфраструктури туризму в Карпатах.

Методи дослідження: У процесі дослідження застосовано загальнонаукові методи – аналіз, синтез, узагальнення, порівняння; статистичні методи – аналіз офіційної звітності, індексів, динаміки; методи просторового аналізу, зокрема картографування, елементи ГІС-аналізу; а також системний та комплексний підхід до оцінки інфраструктури.

Інформаційна база дослідження складається з наукових праць українських та зарубіжних авторів, офіційних статистичних даних, аналітичних матеріалів центральних і місцевих органів влади, звітів Державної служби статистики України, профільних міністерств та відомств, матеріалів науково-практичних конференцій, а також результатів власного узагальнення.

Структура роботи. Бакалаврська робота складається зі вступу, трьох розділів, висновків, списку використаних джерел і додатків. У першому розділі розглянуто теоретико-методологічні аспекти територіальної організації туристичної інфраструктури. У другому – проаналізовано сучасний стан інфраструктури туризму в Карпатському регіоні. У третьому розділі подано авторські пропозиції щодо вдосконалення територіального розміщення інфраструктури туризму.

РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИЧНІ ОСНОВИ ТЕРИТОРІАЛЬНОЇ ОРГАНІЗАЦІЇ ІНФРАСТРУКТУРИ ТУРИЗМУ

1.1. Сутність і значення туристичної інфраструктури для розвитку регіону

Туристична інфраструктура є одним із ключових елементів, що забезпечують ефективне функціонування туристичної галузі та створюють умови для сталого розвитку регіонів. Вона відіграє роль основи для надання туристичних послуг, формування туристичного продукту, задоволення потреб туристів і реалізації регіональної політики у сфері туризму.

Туристична інфраструктура охоплює сукупність матеріально-технічних, сервісних та організаційних елементів, необхідних для забезпечення комплексного туристичного досвіду. Вона включає транспортні мережі, засоби розміщення, об'єкти харчування, дозвілля, інформаційного супроводу та безпеки. У контексті Карпатського регіону особливої актуальності набуває розвиток інфраструктури, адаптованої до гірських умов: зручні туристичні маршрути, адаптовані до різних категорій відвідувачів, інклюзивні сервіси, електронні інформаційні платформи тощо.

Структурні особливості туристичної інфраструктури обумовлені не лише попитом, а й природно-географічними умовами, що зумовлює необхідність стратегічного планування та інтеграції просторового підходу до її розвитку.

В умовах Карпатського регіону особливої актуальності набуває структурна адаптація інфраструктури до особливостей рельєфу, сезонності попиту та слабкої урбанізованості. Окрім класичних складових – транспортної, готельної та сервісної – тут надзвичайно важливими є також рекреаційна, інформаційна й культурно-подієва інфраструктура.

Наприклад, рекреаційні елементи, як-от СПА-комплекси, гірськолижні траси, термальні джерела, забезпечують не лише дозвілля, але й функціонують як основа туристичного продукту. Інформаційна інфраструктура представлена дедалі ширше завдяки впровадженню мобільних додатків, GPS-маршрутів, онлайн-каталогів туристичних атракцій. Подієва інфраструктура – ярмаркові

павільйони, сцени, експо-простори – формує культурну унікальність та дає змогу проводити фестивалі, майстер-класи, релігійні та етнічні свята.

Інфраструктурна цілісність у Карпатах значною мірою залежить від взаємопов'язаності цих компонентів, їх технічного стану та здатності до гнучкого масштабування залежно від сезону. Згідно з дослідженням, розвиток туристичних кластерів сприяє підвищенню конкурентоспроможності туристичних підприємств та оптимізації використання ресурсів [9].

З погляду структурної диференціації, туристичну інфраструктуру можна поділити на основну та допоміжну. Основна включає заклади розміщення, харчування, транспортування та об'єкти дозвілля, тоді як допоміжна охоплює інформаційні центри, фінансові установи, об'єкти медичного обслуговування тощо. В умовах Карпатського регіону особливої актуальності набуває розвиток допоміжної інфраструктури, оскільки вона забезпечує безперервність туристичного ланцюга та формує комфортне середовище перебування.

Окрім класифікації за функціональним призначенням, інфраструктура може бути поділена за формами власності та джерелами фінансування: державна, приватна і змішана. Для України характерна поступова переорієнтація на державно-приватне партнерство, що відкриває нові можливості для залучення інвестицій у туристичну сферу Карпат.

У сучасній науковій літературі туристична інфраструктура розглядається як сукупність матеріально-технічних, організаційних, транспортних, інформаційних, побутових і сервісних об'єктів, що забезпечують функціонування туристичної системи на певній території [16; 4]. Її компоненти поділяються на основні та допоміжні. До основних відносять: засоби розміщення (готелі, хостели, апартаменти), об'єкти харчування (ресторани, кафе), транспорт (автошляхи, залізничне і авіасполучення), туристичні агентства, заклади дозвілля. До допоміжних – банки, медичні заклади, пункти зв'язку, торгові центри, інформаційні служби, заклади технічного обслуговування тощо.

У регіональному контексті наявність розвиненої туристичної інфраструктури:

- забезпечує економічне зростання, оскільки стимулює розвиток суміжних галузей (будівництва, транспорту, харчової промисловості, торгівлі);
- сприяє створенню робочих місць не лише в туристичному секторі, а й у сферах обслуговування;
- підвищує інвестиційну привабливість території;
- покращує якість життя місцевого населення, завдяки підвищенню рівня благоустрою, доступу до транспортних і сервісних послуг;
- слугує інструментом збереження культурної спадщини та розвитку традиційних ремесел і локального підприємництва.

Регіони з потужною туристичною інфраструктурою здатні не тільки приймати більшу кількість туристів, але й формувати позитивний туристичний імідж, підвищуючи конкурентоспроможність на національному та міжнародному рівнях. Згідно з аналітичними звітами Європейської туристичної комісії (2022) [12], інфраструктура є одним із п'яти ключових чинників, що визначають вибір дестинації туристами (поряд із безпекою, цінами, привабливістю та доступністю).

Крім того, туристична інфраструктура є елементом інтеграції територій у глобальний ринок туристичних послуг. Вона сприяє зменшенню диспропорцій між центром і периферією, активізує розвиток віддалених або депресивних районів. Наприклад, у Карпатському регіоні саме інвестиції в готельні комплекси, автошляхи й канатні дороги стали поштовхом для відродження таких населених пунктів, як Славське, Яремче, Ворохта.

Варто зазначити, що якісна туристична інфраструктура є передумовою для розвитку внутрішнього туризму. У період пандемії COVID-19 та з початком повномасштабної війни в Україні значення внутрішнього туризму істотно зросло, і це актуалізувало потребу в оновленні інфраструктурної бази, її модернізації та адаптації до потреб сучасного туриста (екотуризм, доступність для людей з інвалідністю, цифровізація сервісів тощо) [8].

Також туристична інфраструктура має значний екологічний та соціокультурний вплив. Її розвиток повинен відбуватись із урахуванням

принципів екологічної безпеки, охорони природних і культурних ландшафтів. Зокрема, у гірських територіях Карпат актуальними є екологічно збалансовані моделі інфраструктурного розвитку – зелений туризм, енергозберігаючі технології в готелях, велосипедна інфраструктура тощо.

Ключовим завданням туристичної інфраструктури є формування цілісного простору для комфортного, безпечного та якісного перебування туриста в межах туристичної дестинації. Вона не лише обслуговує поточні потреби відвідувачів, а й створює умови для формування іміджу регіону, його соціально-економічного оновлення та конкурентоспроможності.

Наукове розуміння інфраструктури туризму передбачає її системний підхід, де всі компоненти (матеріальні, організаційні, інформаційні) тісно взаємопов'язані між собою. Такий підхід дозволяє розглядати інфраструктуру як багаторівневу систему із різними функціями: базовою (забезпечення житла, харчування), мобільності (транспорт), сервісу (послуги), взаємодії (комунікації), культури (доступ до подій, спадщини), охорони здоров'я тощо. Детальна класифікація компонентів туристичної інфраструктури подана в таблиці 1.1, що дозволяє глибше зрозуміти її структурні особливості та функціональні напрями.

Таблиця 1.1

Класифікація елементів туристичної інфраструктури*

Група	Приклади об'єктів	Функціональне призначення
1. Засоби розміщення	Готелі, хостели, садиби, турбази, кемпінги	Забезпечення проживання туристів
2. Об'єкти харчування	Ресторани, кафе, колиби, дегустаційні комплекси	Забезпечення харчування та гастрономічний досвід
3. Транспортна інфраструктура	Дороги, вокзали, канатні дороги, парковки	Мобільність, доступність, логістика
4. Об'єкти сервісу	Прокат спорядження, банки, інформаційні центри	Комфорт і додаткові зручності

**сформовано автором*

Продовження таблиці 1.1

Класифікація елементів туристичної інфраструктури*

5. Інфраструктура дозвілля	Музеї, парки, СПА, фестивальні майданчики	Культурне та емоційне наповнення подорожі
6. Інженерна та цифрова інфраструктура	Енергозабезпечення, зв'язок, Wi-Fi, цифрові платформи	Технічна підтримка функціонування індустрії туризму
7. Екологічна інфраструктура	Сміттєві станції, велодоріжки, еко-стежки	Мінімізація впливу туризму на довкілля

*сформовано автором

Структурні взаємозв'язки між елементами туристичної інфраструктури регіону наочно відображено на Рисунку 1.1.



Рис. 1.1. Структура туристичної інфраструктури Карпатського регіону*

*сформовано автором

Подана класифікація демонструє комплексний підхід до розгляду туристичної інфраструктури як багатофункціональної системи, що включає не лише матеріально-технічну базу, але й інженерні, екологічні, цифрові

компоненти, які забезпечують повноцінне функціонування туристичного середовища. Виділення семи основних груп дозволяє більш точно оцінювати рівень розвитку територій, визначати дефіцитні елементи інфраструктурної мережі та розробляти цільові програми покращення її складових.

Таке групування відповідає підходам, викладеним у роботах Герасимчук З. В. (2021) [7], Бондаренка А. В. (2023) [4], а також методичним рекомендаціям Всесвітньої туристичної організації [26] щодо формування комплексної інфраструктури туризму. Аналізуючи структуру Карпатського регіону, слід зазначити, що найбільшу нерівномірність спостерігаємо саме в категоріях сервісної, цифрової та екологічної інфраструктури, які недостатньо представлені в сільських громадах.

Особливої уваги потребує інтегральна роль інфраструктури як інструмента політики регіонального вирівнювання. У країнах Європейського Союзу інвестиції в туристичну інфраструктуру в сільських та гірських районах сприяли їх соціально-економічному поживленню, зростанню зайнятості, підвищенню вартості земель і збереженню населення. У контексті Карпатського регіону України — це означає, що інфраструктура є засобом не лише для обслуговування туристів, а й для підтримки локальних громад.

Окремо варто виділити зв'язок інфраструктури з туристичними потоками. Як свідчать дослідження Європейської комісії [12], наявність повноцінної туристичної інфраструктури збільшує середню тривалість перебування туриста на 1,8 дня та середній чек на 24%, порівняно з регіонами, де інфраструктура слабо розвинена.

Порівняльна характеристика дозволяє оцінити специфіку просторового розвитку туристичної інфраструктури в межах різних регіонів України. Як свідчить таблиця, Карпатський регіон має найбільшу кількість засобів розміщення, що зумовлено наявністю великої кількості садиб, готелів та туристичних баз у гірських районах. Водночас регіон демонструє низький рівень цифровізації та інфраструктурної урбанізації, що обмежує доступність сервісів сучасного рівня.

Київський регіон, незважаючи на меншу кількість об'єктів розміщення, забезпечує високу якість сервісу, цифрову інтеграцію та транспортну доступність. Одеський регіон характеризується середнім рівнем розвитку, однак має високу сезонну залежність, що негативно впливає на стабільність функціонування інфраструктури.

Представлений аналіз базується на офіційних даних Державної служби статистики України [10], звітах Державного агентства розвитку туризму (ДАРТ), а також регіональних програмах розвитку туризму. Отримані порівняння підтверджують необхідність для Карпатського регіону зосередитися не лише на кількісному зростанні об'єктів, а на якісній модернізації існуючої інфраструктури, зокрема у напрямках цифровізації, екологічної безпеки та логістики.

Туристична інфраструктура є системоутворювальним елементом у структурі регіонального туристичного простору. Вона забезпечує матеріально-технічну, сервісну та логістичну основу для здійснення туристичної діяльності, створюючи умови для формування якісного туристичного продукту, задоволення потреб споживачів і реалізації потенціалу дестинації.

У науковому дискурсі туристична інфраструктура розглядається не як сукупність ізольованих об'єктів, а як інтегрована багаторівнева система, що поєднує основні (засоби розміщення, харчування, транспорт) і допоміжні (медичні, банківські, інформаційні, цифрові, культурні) компоненти. Вона виконує не лише обслуговуючу, але й соціально-економічну функцію, будучи потужним фактором активізації підприємницької активності, зайнятості населення, поліпшення якості життя, збереження культурної спадщини та просування територіального бренду.

Особливу роль інфраструктура відіграє в умовах гірських регіонів, зокрема Карпатського, де наявність туристичних ресурсів не завжди корелює з рівнем їх освоєння. Відтак, нерівномірний просторовий розподіл об'єктів інфраструктури, фрагментарність її розвитку, обмежена доступність сільських територій та недостатній рівень цифровізації становлять серйозні виклики для реалізації

туристичного потенціалу. Порівняльний аналіз із іншими регіонами України свідчить про необхідність акценту не лише на кількісному прирості інфраструктурних об'єктів, а насамперед на підвищенні якості, функціональній збалансованості та інноваційності їх розвитку. Таблиця 1.2 демонструє приклад таких відмінностей, узагальнюючи ключові показники інфраструктурного розвитку в регіонах.

Таблиця 1.2

Порівняльна характеристика регіонів за розвитком інфраструктури*

Показник	Карпатський регіон	Київський регіон	Одеський регіон
Кількість готелів (2023)	~1800	~950	~1600
Доступність транспорту	Нерівномірна	Висока	Висока
Рівень цифровізації	Низький–середній	Високий	Середній
Сезонність попиту	Висока (зима, літо)	Низька	Висока (літо)
Ступінь урбанізації інфраструктури	Низький	Високий	Середній

*сформовано автором

1.2. Основи територіальної організації інфраструктури туризму

Територіальна організація інфраструктури туризму є одним із ключових напрямів у сфері просторового планування туристичної діяльності, що безпосередньо впливає на ефективність функціонування туристичних дестинацій. Її сутність полягає у впорядкуванні та раціональному розміщенні інфраструктурних об'єктів з урахуванням потреб туристів, ресурсного потенціалу території, транспортної логістики та соціально-економічних особливостей регіону. У 2023 році Національний екологічний центр України розпочав реалізацію проєкту, спрямованого на розвиток екотуризму через інтерпретацію природної та культурної спадщини [19].

Значення просторової організації полягає в тому, що вона дозволяє оптимізувати логістику туристичних потоків, запобігає перенасиченню окремих точок інтересу (наприклад, Яремче або Буковель), сприяє рівномірному розподілу доходів та збереженню природного середовища.

Практика світових туристичних регіонів свідчить, що ефективна просторово-інфраструктурна модель базується на кластерному підході. В Україні ця концепція лише починає розвиватись, але Карпати мають усі передумови для її реалізації: наявність природних ресурсів, туристичних атракцій, культурної ідентичності, а також історико-етнографічних особливостей.

У широкому розумінні територіальна організація — це форма просторової структуризації соціально-економічних об'єктів і процесів, яка забезпечує оптимізацію їх взаємозв'язків, підвищення доступності та збалансованість навантаження на територію. У контексті туристичної інфраструктури йдеться про таке розміщення засобів розміщення, харчування, сервісу, дозвілля й транспортних вузлів, яке забезпечує зручність пересування, логістичну логіку, екологічну безпеку та економічну ефективність.

Згідно з науковими підходами, ефективна територіальна організація має базуватися на низці принципів, серед яких:

- Принцип доступності — забезпечення легкого доступу до туристичних об'єктів (транспортна та цифрова логістика);
- Принцип раціональності — уникнення дублювання функцій і неефективного використання площ;
- Принцип екологічної збалансованості — мінімізація впливу на чутливі ландшафти;
- Принцип кластеризації — просторове згрупування об'єктів для підвищення ефективності;
- Принцип спеціалізації — розмежування функціонального навантаження між територіями.

У науковій і практичній літературі [3; 22] виділяються кілька типів моделей територіальної організації інфраструктури, які доцільно адаптувати до умов України. У таблиці 1.3 узагальнено чотири базові моделі організації — центр-периферія, кластерна, мережева та лінійна — з прикладами їх реалізації в Карпатах.

Таблиця 1.3

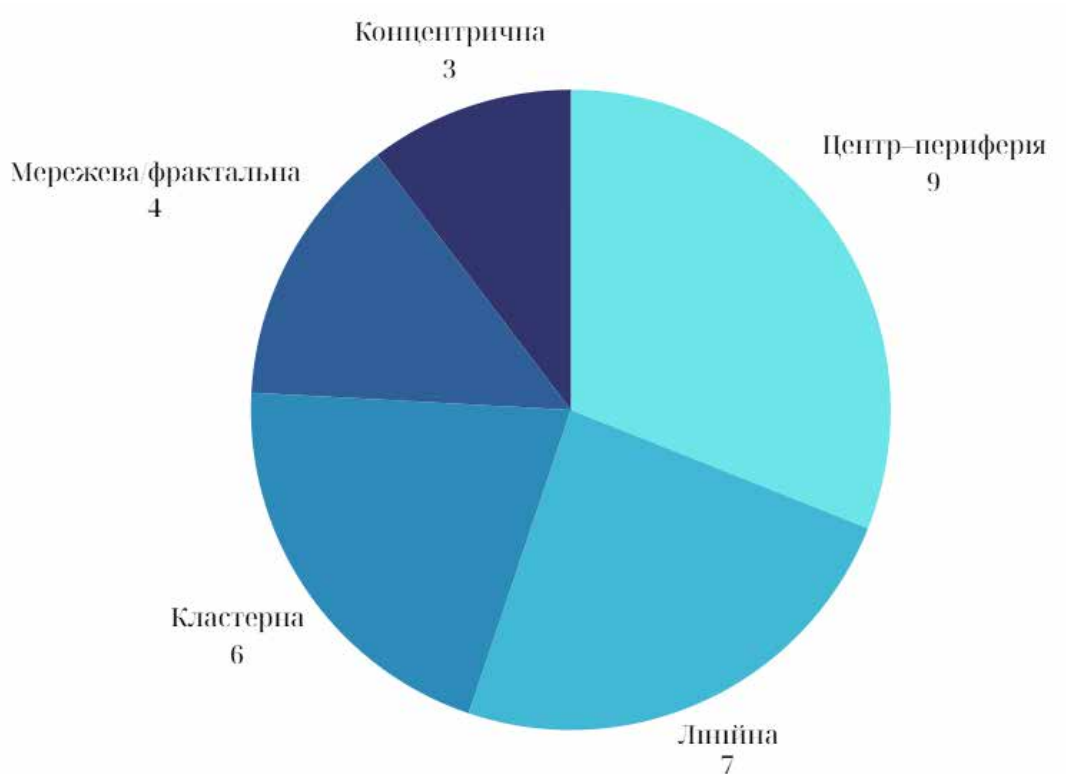
**Основні моделі територіальної організації інфраструктури
туризму та їх характеристика***

Тип моделі	Коротка характеристика	Приклад реалізації в Карпатському регіоні
Центр– периферія	Зосередження інфраструктури в одному домінуючому центрі	Буковель (Івано-Франківська обл.)
Кластерна	Взаємопов'язані об'єкти на обмеженій території	Туристичний кластер «Славське»
Мережева	Рівномірна розподілена інфраструктура з хорошими зв'язками	Модель планування в Італійських Альпах (приклад для запозичення)
Лінійна	Розміщення об'єктів уздовж транспортних осей	Лінія Львів – Яремче – Рахів

**сформовано автором*

Типологія дозволяє систематизувати підходи до територіального планування інфраструктури залежно від домінуючої логіки розміщення об'єктів. У Карпатському регіоні України переважають центровано-периферійна та лінійна моделі, що сприяють концентрації ресурсів, але водночас поглиблюють диспропорції між розвиненими туристичними центрами й слаборозвиненими громадами. Найбільш ефективною з погляду регіонального розвитку є кластерна модель, яка забезпечує синергію між суб'єктами туристичної діяльності, сприяє формуванню брендів територій і підвищує інвестиційну привабливість.

Візуальне порівняння моделей територіальної організації подано на рисунку 1.2, що ілюструє основні структурні відмінності та можливості їх використання в різних частинах регіону.



*Рис. 1.2. Порівняння моделей територіальної організації туризму в Карпатах**

**сформовано автором*

Вибір тієї чи іншої моделі має бути зумовлений просторовими особливостями, наявними ресурсами, логістичними можливостями та стратегічними пріоритетами. Зокрема, кластерна модель вважається найбільш придатною для Карпат, оскільки дозволяє поєднати природні, культурні та економічні компоненти на основі партнерства громад, бізнесу та держави.

Територіальна організація є не лише питанням географічного розміщення, а й інструментом сталого розвитку, що забезпечує збереження ресурсної бази, баланс попиту і пропозиції, підвищення якості обслуговування туристів та інтеграцію різних сфер господарства на місцевому рівні. Саме тому вона

потребує науково обґрунтованих підходів, які розглядатимуться у наступному підрозділі.

Територіальна організація інфраструктури туризму є концептуально важливим елементом ефективного управління просторовим розвитком туристичних регіонів. Її правильне планування визначає доступність, функціональну логіку та стійкість туристичної діяльності. Аналіз наукових моделей організації інфраструктури виявив переваги кластерного та мережевого підходів, які дають змогу подолати просторові диспропорції, активізувати периферійні громади та сформувати цілісну туристичну мережу.

У випадку Карпатського регіону пріоритетним завданням є перехід від фрагментарної моделі «центр–периферія» до стратегічної кластерної організації, що дозволить забезпечити рівномірний розвиток інфраструктури, ефективно використання ресурсів і підвищення якості туристичного продукту. Подальше дослідження має бути зосереджене на методичних підходах до оцінки просторової структури інфраструктури та механізмах її оптимізації.

1.3. Методичні підходи до територіальної організації інфраструктури туризму

У процесі аналізу територіальної організації туристичної інфраструктури особливу роль відіграє вибір методичних підходів, які дозволяють системно, просторово та функціонально оцінити стан інфраструктурного забезпечення, виявити нерівномірності у розміщенні об'єктів і розробити стратегічні рішення для їх вдосконалення.

Методи дослідження територіальної інфраструктури туризму поділяються на загальнонаукові, спеціалізовані просторові, інструментально-аналітичні та прогностичні, кожен із яких має своє прикладне значення в регіональному плануванні.

Основні методичні підходи: коротка характеристика

1. Системний підхід розглядає туристичну інфраструктуру як складову багаторівневої соціо-економічної системи. Дає змогу виявити зв'язки між

елементами (транспорт – розміщення – сервіс) та їх вплив на загальну ефективність функціонування дестинації.

2. Просторово-картографічний аналіз (ГІС) використовується для візуалізації інфраструктурних об'єктів на карті, визначення зон обслуговування, кластерів, транспортної доступності. Геоінформаційні системи є ключовим інструментом у плануванні територіального розвитку.

3. SWOT-аналіз територій дозволяє оцінити сильні й слабкі сторони, можливості та загрози в розрізі регіону. Застосовується як на рівні дестинацій, так і на рівні громад чи кластерів.

4. Кластерний підхід базується на територіальній інтеграції пов'язаних елементів: об'єктів розміщення, харчування, транспорту, дозвілля. Сприяє підвищенню ефективності управління туризмом.

5. Сценарне моделювання передбачає розробку альтернативних сценаріїв розвитку інфраструктури залежно від наявних ресурсів, політики, екологічних обмежень. Дозволяє планувати середньо- і довгострокову перспективу.

Порівняльну характеристику найбільш поширених підходів наведено в таблиці 1.4, що дозволяє обрати найефективніший для аналізу регіональної ситуації.

Таблиця 1.4

Порівняння основних методичних підходів до аналізу туристичної інфраструктури*

Метод	Цільове призначення	Переваги	Обмеження/Умови застосування
Системний	Виявлення взаємозв'язків між елементами інфраструктури	Комплексність, міжгалузевий аналіз	Вимагає якісної аналітичної бази
ГІС / картографування	Візуалізація просторової структури	Точність, інтерактивність	Потребує геоданих і програмного забезпечення

**сформовано автором*

**Порівняння основних методичних підходів
до аналізу туристичної інфраструктури***

SWOT-аналіз	Визначення стратегічних орієнтирів розвитку	Простота, адаптивність	Суб'єктивність оцінок
Кластерний підхід	Просторове згрупування інфраструктурних об'єктів	Синергія, економія масштабів	Ефективний при співпраці громад
Сценарне прогнозування	Планування розвитку інфраструктури	Оцінка ризиків, адаптивність	Умовність моделей, потреба у даних

**сформовано автором*

Подане порівняння методичних підходів свідчить про те, що ефективне дослідження територіальної організації туристичної інфраструктури вимагає поєднання різних методів. Зокрема, ГІС-технології забезпечують точну просторову картину, системний аналіз дозволяє враховувати міжсекторні взаємозв'язки, а SWOT та кластерний підхід формують основу для стратегічного управління на рівні територіальних громад. У контексті Карпатського регіону доцільним є застосування саме комбінованої методики, що поєднує кількісні та якісні оцінки, просторову візуалізацію і моделювання сценаріїв розвитку.

Упродовж 2021–2023 рр. ці підходи активно використовувалися під час підготовки стратегій розвитку туризму в Івано-Франківській, Львівській та Закарпатській областях. Вони лягли в основу функціонального зонування регіону, визначення «ядер зростання», побудови туристичних кластерів та оптимізації транспортної доступності.

Застосування методичних підходів до аналізу територіальної організації туристичної інфраструктури є необхідною умовою для науково обґрунтованого планування її розвитку. Вибір методу залежить від цілей дослідження, характеру регіону, наявності інформаційної бази та управлінських можливостей. У випадку Карпатського регіону, найбільш ефективним є комплексний підхід, що поєднує

просторове картографування, системний аналіз, SWOT-методологію та кластеризацію.

Таке поєднання дозволяє одночасно враховувати особливості розміщення інфраструктурних об'єктів, логістику, наявність ресурсної бази та потенціал взаємодії між громадами. У підсумку — забезпечується формування не лише стратегії розвитку, а й механізмів її практичного впровадження, орієнтованих на сталий розвиток та ефективне використання туристичного потенціалу території.

РОЗДІЛ 2. АНАЛІЗ СТАНУ ІНФРАСТРУКТУРИ ТУРИЗМУ В КАРПАТСЬКОМУ РЕГІОНІ

2.1. Характеристика туристичного потенціалу Карпатського регіону

Карпатський регіон є одним із найбільш привабливих для розвитку туризму в Україні завдяки унікальному поєднанню природно-ландшафтних, кліматичних, історико-культурних та етнографічних ресурсів. Деталізований розподіл туристичних потоків за видами у 2023 році зображено на рисунку 2.1. До Карпатського регіону традиційно відносять території чотирьох областей: Івано-Франківської, Львівської, Закарпатської та Чернівецької. У межах цих областей розташовані численні туристичні об'єкти, які мають високий потенціал для розвитку різних видів туризму: рекреаційного, оздоровчого, екологічного, культурно-пізнавального, гірськолижного та сільського зеленого туризму.



Рис. 2.1. Частка туристичних потоків за видами туризму в Карпатах (2023)*

*сформовано автором

Особливої уваги заслуговує поєднання природного, історико-культурного та етнографічного потенціалу Карпат. Регіон має понад 150 курортних територій, серед яких Свалява, Яремче, Косино, Моршин, Трускавець. Тут функціонують більше 30 об'єктів природно-заповідного фонду державного значення, включаючи Національні природні парки "Синевир", "Гуцульщина", "Карпатський біосферний заповідник".

Значний потенціал для розвитку активного туризму створює гірський рельєф — більше 40% території регіону припадає на висоти понад 600 м над рівнем моря. Це ідеальні умови для розвитку гірськолижного туризму, пішохідних маршрутів, трекінгу, велопоїздок.

Карпатський регіон має багатовікову історію та самобутню культуру. Традиції гуцулів, бойків, лемків, їх ремесла, кухня, музика є унікальним нематеріальним ресурсом, який може бути конвертований у конкурентоспроможний туристичний продукт. Зокрема, активну роль відіграють етнографічні фестивалі, майстер-класи, музеї просто неба (наприклад, у Коломиї та Ужгороді).

Важливим є також транскордонний потенціал — регіон межує з Польщею, Словаччиною, Румунією та Угорщиною, що відкриває можливості для міжнародних маршрутів, міжрегіональних проєктів і доступу до європейських туристичних ринків.

Природно-рекреаційні ресурси

Природно-рекреаційний потенціал Карпат надзвичайно багатий і різноманітний:

- Гірський рельєф створює сприятливі умови для розвитку активних видів туризму (гірськолижного, трекінгу, велотуризму);
- Ліси займають понад 50% площі регіону й забезпечують кліматичну стабільність та екологічну привабливість;
- Мінеральні джерела та лікувальні грязі (Свалява, Шаян, Кваси, Косів) є основою розвитку бальнеологічного та медичного туризму;

- Річкова мережа та водоспади (Шипіт, Пробій, Гук) сприяють формуванню екскурсійно-пізнавальних маршрутів.

За даними Держстату (2023), щороку Карпати відвідує понад 2,5 млн внутрішніх туристів, не враховуючи неформальні потоки, пов'язані зі сільським туризмом.

Кліматичні особливості

Клімат у Карпатському регіоні помірно континентальний із м'якою зимою та прохолодним літом, що робить його привабливим для цілорічного туризму. Зимовий сезон (грудень-березень) забезпечує сталі снігові покриви в гірських районах, особливо на території Івано-Франківської та Закарпатської областей, де функціонують популярні гірськолижні курорти: Буковель, Драгобрат, Пилипець, Славське.

Історико-культурні ресурси

Карпати мають величезну етнокультурну спадщину, яка включає:

- пам'ятки дерев'яної архітектури (церкви бойківського та гуцульського стилів, багато з яких включені до списку ЮНЕСКО);
- музеї народної творчості (Косів, Верховина);
- фестивалі традиційної культури (гуцульська коляда, фестиваль «Берлибаський бануш» тощо);
- ремесла: різьбярство, вишивка, ліжникарство, гончарство.

Культурна самобутність регіону є привабливою як для внутрішніх туристів, так і для іноземців, що шукають «автентичні враження» (authentic experiences).

Розвиток сільського туризму

У Карпатах активно розвивається сільський зелений туризм — форма відпочинку в приватних садибах, з домашньою кухнею, екологічними продуктами, участю в традиціях і побуті. За даними Асоціації сільського туризму України (2022) [2], в регіоні налічується понад 800 сертифікованих садиб, що приймають туристів.

Переваги сільського туризму:

- дешева альтернатива традиційним готелям;
- залучення місцевого населення до туристичної діяльності;
- мінімальне втручання в ландшафт;
- екологічність.

Сучасна інфраструктура і транспортна доступність

Упродовж останніх років (до 2022 року) в регіоні велась модернізація дорожньої інфраструктури в рамках програм "Велике будівництво", було оновлено сполучення між основними туристичними центрами. Проте стан інфраструктури залишається нерівномірним — хороші дороги й сервіси здебільшого зосереджені навколо великих курортів.

Рисунок 2.1.1 відображає динаміку сертифікації садиб упродовж останніх років, що свідчить про зростання якості пропозиції.

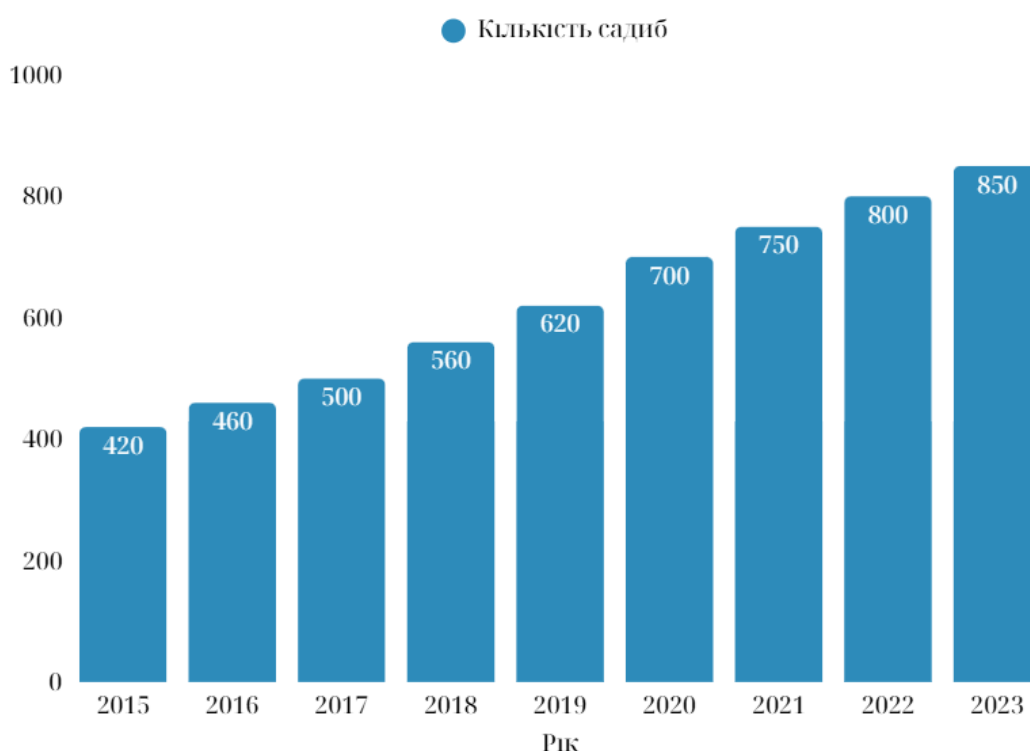


Рис. 2.1.1. Кількість сертифікованих садиб сільського туризму в Карпатах (2015–2023)*

*сформовано автором

Популярні туристичні центри:

- Яремче, Буковель, Ворохта (Івано-Франківська обл.);
- Славське, Тустань, Східниця (Львівська обл.);
- Мукачево, Ужгород, Берегове (Закарпатська обл.);
- Вижниця, Косів, Путила (Чернівецька обл.).

Карпатський регіон має потужний туристичний потенціал, зумовлений природними, культурними та етнографічними чинниками. Його унікальність полягає в багатофункціональності туристичних ресурсів, що дозволяє розвивати туризм упродовж усього року. Утім, реалізація цього потенціалу залежить від рівня розвитку інфраструктури, організації туризму та державної підтримки. Саме інфраструктура є тим фактором, який може як підсилити, так і стримувати ефективне використання наявних ресурсів регіону.

2.2. Оцінка сучасного стану транспортної, готельної, ресторанної та сервісної інфраструктури

Транспортна інфраструктура

Транспортна інфраструктура є одним із ключових факторів, що визначають доступність та привабливість туристичних регіонів. У Карпатському регіоні вона характеризується неоднорідністю та значними викликами.

Основними видами транспорту, що забезпечують туристичні потоки, є автомобільний, залізничний та авіаційний. Дорожня мережа, представлена переважно регіональними і місцевими дорогами, часто не відповідає сучасним вимогам за якістю покриття та пропускною спроможністю, особливо у гірських районах, що ускладнює логістику та впливає на тривалість подорожей.

Залізничне сполучення має локальний характер і концентрується на кількох напрямках, таких як Львів–Івано-Франківськ–Рахів, але є недостатньо інтегрованим з іншими видами транспорту. Авіаційні послуги представлені аеропортами у Львові, Івано-Франківську та Ужгороді, однак вони переважно орієнтовані на великі міста, що обмежує прямий доступ до гірських курортів.

Проблеми розвитку транспортної інфраструктури включають недостатнє фінансування ремонтів доріг, сезонні ускладнення через кліматичні умови, обмежену кількість маршрутів громадського транспорту та відсутність інтегрованих логістичних схем.

Готельна інфраструктура

Готельна інфраструктура Карпат характеризується широким спектром типів розміщення — від великих готельних комплексів і санаторіїв до приватних садиб і кемпінгів. Найвищу концентрацію готелів спостерігають у курортних центрах: Буковель, Славське, Яремче.

Незважаючи на кількісний ріст, більшість готельних об'єктів мають середній або низький рівень сервісу, недостатній рівень стандартизації та сертифікації. Дослідження 2024 року підкреслює необхідність впровадження інновацій у сільський зелений туризм для підвищення якості послуг та привабливості регіону [17]. Малий бізнес, представлений переважно приватними садибами, часто не має доступу до сучасних технологій управління та маркетингу, що знижує їх конкурентоспроможність.

Зокрема, у Закарпатській області простежується стабільне зростання кількості об'єктів розміщення в категорії «зеленого туризму». З 2020 по 2024 роки їх кількість зросла на 27%, що свідчить про зміну пріоритетів туристів на користь екологічного відпочинку.

Водночас Івано-Франківська область демонструє активний розвиток готельної бази середнього класу. Більшість інвестицій спрямовані на реконструкцію існуючих об'єктів, а не на будівництво нових, що зумовлено складними гірськими умовами.

Інфраструктурні виклики пов'язані також із сезонністю попиту, яка призводить до нерівномірного завантаження номерного фонду, а відсутність якісних готелів у віддалених районах обмежує можливості для територіальної диверсифікації туризму.

Динаміку зростання кількості об'єктів розміщення подано на рисунку 2.2, що ілюструє позитивні тенденції в інвестуванні в готельний сектор.

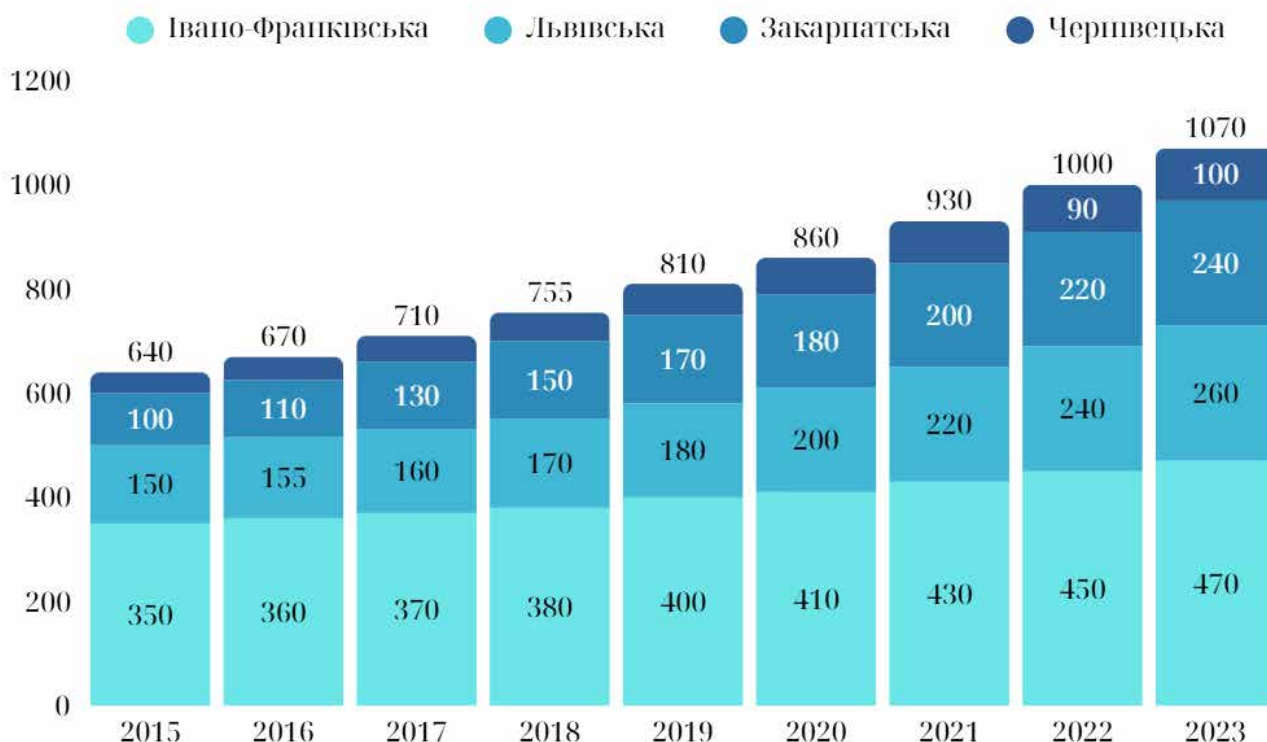


Рис. 2.2. Динаміка зростання кількості об'єктів розміщення (готелі, садиби) у Карпатському регіоні (2015–2023 рр.)*

*сформовано автором

Ресторанна інфраструктура

Ресторанний сектор у Карпатах представлений широким спектром закладів — від традиційних колиб і кафе з локальною кухнею до ресторанів із європейською та ф'южн-кухнею. Однак якість і різноманітність послуг часто обмежені географічним розташуванням та сезонністю.

Особливістю регіону є велика кількість етнічних гастрономічних пропозицій, які є важливим елементом культурного туризму. Однак відсутність стандартизації, недостатній рівень сервісу, а також обмежена інфраструктура для організації харчування у віддалених селах створюють бар'єри для сталого розвитку ресторанного бізнесу.

Сервісна інфраструктура

Сервісна інфраструктура включає інформаційні центри, прокат туристичного спорядження, медичне обслуговування, банківські послуги, зв'язок та інші підтримуючі сервіси. В Карпатському регіоні вона розвинена фрагментарно: великі курорти забезпечені сучасними сервісами, а сільські райони мають низький рівень доступності таких послуг.

Однією з основних проблем є недостатня цифрова інфраструктура: покриття мобільного зв'язку та інтернету нерівномірне, що обмежує можливості для інноваційних туристичних продуктів (смарт-туризм). Медична інфраструктура для туристів також є недостатньою, що є важливим чинником безпеки. Таблиця 2.1 містить систематизовану інформацію про ключові параметри інфраструктури, основні проблеми та потенційні шляхи розвитку.

Таблиця 2.1

Основні характеристики та проблеми інфраструктури Карпатського регіону*

Компонент інфраструктури	Основні характеристики	Проблеми і виклики	Перспективи розвитку
Транспортна	Недостатня якість доріг, обмежене залізничне сполучення, слабка авіаційна доступність до гірських зон	Дефіцит інвестицій, сезонні ускладнення, низька інтеграція видів транспорту	Розвиток мультимодальних маршрутів, ремонт і модернізація доріг, розвиток авіасполучення
Готельна	Різноманіття типів розміщення, переважання малих садиб, недостатній рівень стандартизації	Сезонність, низька якість сервісу, нерівномірність розвитку	Впровадження стандартів, підтримка малого бізнесу, диверсифікація локацій

*сформовано автором

**Основні характеристики та проблеми інфраструктури
Карпатського регіону***

Ресторанна	Наявність локальної кухні, різноманіття закладів, обмежена якість і сервіс у сільських районах	Відсутність стандартизації, сезонність, обмежена інфраструктура	Розвиток гастрономічного туризму, підвищення якості обслуговування
Сервісна	Фрагментарність, відмінності між курортами і селами, слабка цифрова інфраструктура	Недостатнє покриття мобільного зв'язку, слабка медична підтримка	Розвиток цифрових сервісів, покращення медичної інфраструктури, створення інформаційних центрів

**сформовано автором*

Таблиця систематизує основні характеристики та проблеми транспортної, готельної, ресторанної і сервісної інфраструктури Карпатського регіону, що дозволяє комплексно оцінити її сучасний стан. Транспортна інфраструктура відзначається неоднорідністю, зокрема низькою якістю доріг і недостатньою інтеграцією між видами транспорту, що ускладнює доступність гірських туристичних зон. Готельна інфраструктура представлена широким спектром типів розміщення, проте страждає від сезонності попиту, нерівномірного розвитку і недостатньої стандартизації сервісу, особливо в малих приватних садибах.

Ресторанна інфраструктура демонструє значний потенціал завдяки етнокультурній гастрономії, однак обмежена якість і відсутність єдиних стандартів стримують розвиток гастрономічного туризму. Сервісна інфраструктура регіону характеризується фрагментарністю та низьким рівнем цифровізації, що ускладнює доступ туристів до необхідних послуг, зокрема у віддалених районах.

Таким чином, проблеми, викладені в таблиці, підкреслюють необхідність реалізації цілісних стратегічних заходів, спрямованих на модернізацію

транспортної системи, підвищення якості та доступності готельних і ресторанних послуг, а також розвиток сервісної та цифрової інфраструктури. Тільки комплексний підхід дозволить підвищити конкурентоспроможність Карпатського регіону як туристичної дестинації та забезпечити сталий розвиток туризму.

Оцінка сучасного стану транспортної, готельної, ресторанної та сервісної інфраструктури Карпатського регіону засвідчує наявність значного потенціалу для розвитку, водночас виявляє низку системних проблем. Основні труднощі пов'язані з нерівномірністю просторового розподілу об'єктів, низькою якістю окремих складових, сезонністю і обмеженістю фінансових ресурсів.

Для подолання цих викликів необхідні цілісні комплексні стратегії розвитку інфраструктури, що передбачають модернізацію транспортної мережі, стандартизацію готельного і ресторанного бізнесу, впровадження інноваційних сервісів, а також стимулювання розвитку в периферійних територіях. Лише за таких умов Карпатський регіон зможе ефективно реалізувати свій туристичний потенціал і забезпечити сталий соціально-економічний розвиток територій.

2.3. Проблеми та нерівномірності у територіальному розподілі інфраструктури

Розміщення туристичної інфраструктури у Карпатському регіоні характеризується вираженою нерівномірністю та фрагментарністю, що суттєво знижує ефективність використання рекреаційного потенціалу території, стримує розвиток периферійних громад і обмежує туристичну мобільність. Ці просторові диспропорції мають комплексний характер і зумовлені як природно-географічними, так і соціально-економічними чинниками.

Серед природних факторів варто зазначити складний гірський рельєф, який ускладнює будівництво доріг, підведення комунікацій, облаштування туристичних об'єктів. У багатьох громадах через погодні умови відсутнє стабільне дорожнє сполучення у зимовий період, що суттєво впливає на туристичний потік. Соціально-економічні чинники – це, насамперед, низький

рівень доходів місцевого населення, міграція молоді, відсутність кваліфікованих кадрів у сфері гостинності.

На практиці це призводить до того, що лише 10–15% сільських громад мають базову туристичну інфраструктуру. Проєкт "Школа сталого зеленого туризму" спрямований на підвищення обізнаності та професійного рівня працівників туристичної сфери в Карпатському регіоні [21]. Інші ж залишаються "порожніми зонами" на туристичній карті Карпат, попри значний природний і культурний потенціал.

Додатковим чинником, що гальмує розвиток туристичної інфраструктури, є слабка координація між місцевими громадами та обласними управліннями туризму. Через відсутність узгодженого бачення розвитку територій часто відбувається дублювання функцій або проєкти залишаються нереалізованими.

Низький рівень цифровізації туристичних продуктів також стримує конкурентоспроможність Карпат. В умовах сучасного ринку важливо забезпечити онлайн-доступ до бронювання, відгуків, віртуальних турів тощо. Це підвищить привабливість регіону для молоді аудиторії.

1. Просторова концентрація інфраструктури в окремих туристичних вузлах

Переважає більшість об'єктів туристичної інфраструктури сконцентрована у кількох туристичних "магнітах" регіону: Буковель (Івано-Франківська область), Славське (Львівська область), Берегове та Мукачеве (Закарпатська область), а також Ужгород, Яремче та Трускавець. Ці осередки відзначаються розвиненою готельною мережею, стабільним транспортним сполученням, системною маркетинговою підтримкою та високим рівнем сервісу.

Однак така концентрація призводить до перенавантаження інфраструктури у цих центрах, що негативно впливає на екологічний стан територій та знижує комфорт відпочинку. Водночас, значна частина гірських і прикордонних районів (Путила, Перегінське, Великоберезнянщина, Рожнятівщина) залишаються інфраструктурно відсталими, незважаючи на наявність багатих природних і культурних ресурсів, що стримує розширення туристичних потоків та розвиток локальної економіки.

2. Низька транспортна доступність периферійних територій

Одним із ключових бар'єрів розвитку туристичної інфраструктури на периферії є погана транспортна доступність. Низька якість доріг, складність навігації, тривалий час у дорозі та нерегулярне громадське сполучення роблять такі території менш привабливими для туристів.

Наприклад, подорож із Івано-Франківська до Верховини або з Ужгорода до Міжгір'я пов'язана з необхідністю кількох пересадок, проходження через складні гірські перевали та тривалим часом у дорозі. Це знижує мобільність туристів і обмежує можливості для розвитку нових маршрутів та форм туризму (екологічного, етнографічного, активного). На рисунку 2.3 наведено індекс доступності для різних районів регіону, що виявляє просторові дисбаланси.



Рис. 2.3. Індекс доступності інфраструктури у районах Карпатського регіону (2023)*

*сформовано автором

3. Диспропорція між туристичним попитом і пропозицією інфраструктури

У пікові сезони популярні туристичні центри часто перевантажені туристами, що призводить до зростання цін, зниження якості обслуговування і підвищеного екологічного навантаження на територію. Водночас інфраструктура у менш розвинених районах недовантажена або зовсім відсутня, що не дозволяє розвивати альтернативні туристичні продукти.

Ця диспропорція зумовлює неефективне використання природно-ресурсного потенціалу регіону, а також створює ризики для екологічної стабільності і соціального розвитку віддалених громад.

4. Відсутність стратегічного просторового планування

Аналіз існуючих стратегій розвитку туризму на рівні місцевих громад виявляє суттєві недоліки у просторовому плануванні туристичної інфраструктури, слабку координацію між суміжними територіями та недостатнє врахування логістичних особливостей і потреб туристів.

Часто інвестиції спрямовуються у проекти без належного комплексного підходу, що призводить до ізольованого розміщення об'єктів, які не інтегруються у загальну туристичну мережу, і, як наслідок, не користуються популярністю. Відсутність супровідної інфраструктури (доріг, паркінгів, реклами) ще більше посилює ці проблеми.

5. Обмежені фінансові та кадрові ресурси малих і сільських громад

Більшість малих та сільських громад, особливо у гірських районах, стикаються з проблемою дефіциту фінансів, нестачею кваліфікованих кадрів у сфері туризму, маркетингу та управління туристичними продуктами.

Це загострює територіальну нерівність, оскільки розвиток сконцентрований у кількох основних центрах, а периферія втрачає потенціал, що призводить до депопуляції і економічної деградації сільських територій.

6. Низький рівень цифровізації та відсутність інформаційної підтримки

Недостатня цифрова інфраструктура та відсутність сучасних інформаційних сервісів суттєво обмежують видимість і доступність регіону для широкого кола туристів, особливо молоді та іноземців.

Відсутність туристично-інформаційних центрів, мобільних додатків, інтерактивних карт і можливостей безготівкових розрахунків створює додаткові бар'єри для якісного обслуговування та просування Карпат як сучасної туристичної дестинації.

Територіальний розподіл туристичної інфраструктури у Карпатському регіоні має виразні нерівномірності, які негативно впливають на ефективність використання туристичного потенціалу, соціально-економічний розвиток місцевих громад та якість туристичних послуг. Подолання цих диспропорцій вимагає комплексного підходу, що включає:

- розвиток і впровадження кластерних моделей, які б інтегрували периферійні та центральні території;
- модернізацію транспортної системи з акцентом на покращення доступності віддалених районів;
- посилення координації між територіальними громадами та розробку єдиної стратегії просторового планування;
- підтримку малих громад через фінансові інструменти, навчання та маркетингові програми;
- активне впровадження цифрових технологій та створення інформаційних платформ.

Лише у такому разі Карпатський регіон зможе забезпечити сталий, збалансований розвиток туристичної інфраструктури та реалізувати свій значний потенціал як національної та міжнародної туристичної дестинації.

РОЗДІЛ 3. НАПРЯМИ ВДОСКОНАЛЕННЯ ТЕРИТОРІАЛЬНОЇ ОРГАНІЗАЦІЇ ІНФРАСТРУКТУРИ ТУРИЗМУ

3.1. Розробка пропозицій для вдосконалення транспортної доступності та розвитку готельної і рекреаційної інфраструктури

Основні сильні й слабкі сторони, можливості та загрози інфраструктурного розвитку узагальнено в SWOT-аналізі, наведеному на рисунку 3.1.

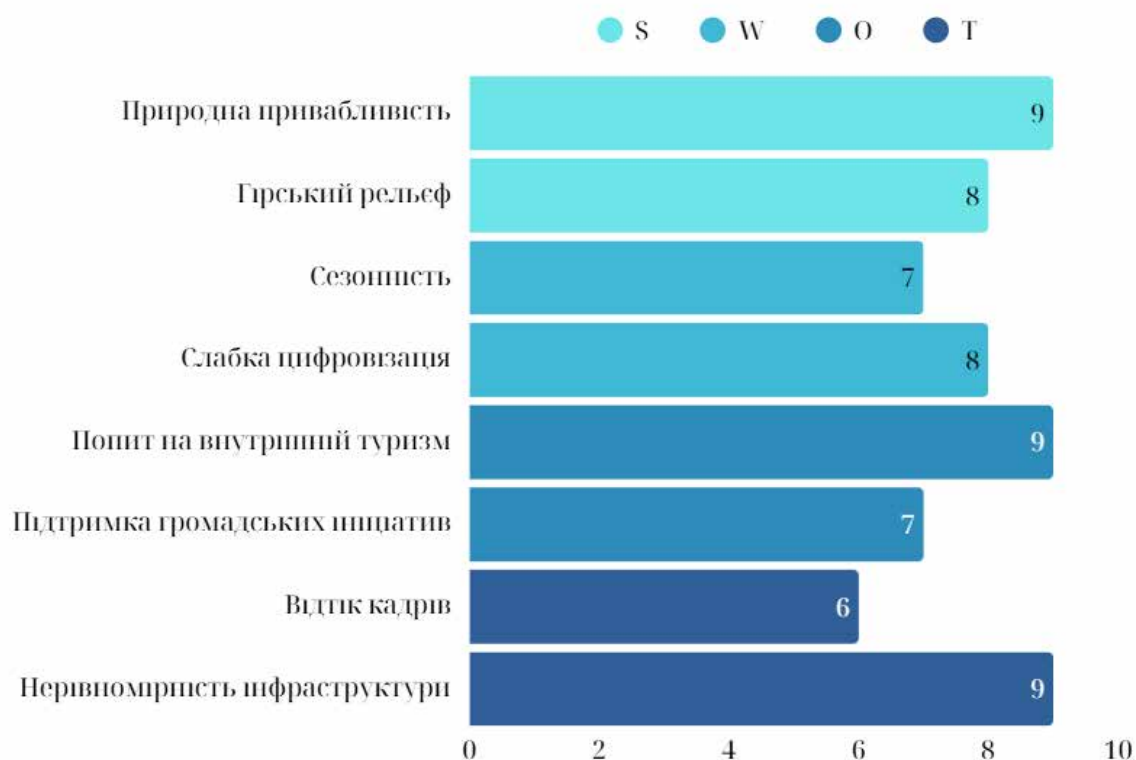


Рис. 3.1. SWOT-аналіз інфраструктури туризму в Карпатах*

*сформовано автором

На основі проведеного аналізу стану туристичної інфраструктури Карпатського регіону, її нерівномірного просторового розподілу, технічної зношеності та обмеженого функціонування в окремих територіях, виникає потреба у формуванні системних, реалістичних і просторово обґрунтованих пропозицій щодо її вдосконалення. Ключовими напрямками модернізації є транспортна доступність, розвиток готельної бази та розширення рекреаційних можливостей.

Одним із найважливіших заходів має стати інтеграція мультимодального транспорту: це поєднання автобусного сполучення, залізниці, прокату електромобілів та велосипедів у межах одного логістичного середовища. Успішним кейсом для наслідування може бути модель, яка реалізується в Альпах: турист прибуває потягом у базовий центр, а далі пересувається трансферами, таксі, прокатними велосипедами.

Стосовно готельної інфраструктури, необхідно стимулювати розвиток малих форм розміщення – зелених садиб, глемпінгів, мініготелів. Це не лише сприятиме децентралізації туристичних потоків, але й дозволить підтримати місцеву економіку. Важливо, щоб ці об'єкти працювали цілорічно та мали єдину систему сертифікації.

1. Вдосконалення транспортної інфраструктури

Пріоритети:

- Ремонт і модернізація ключових регіональних маршрутів, що з'єднують великі міста з туристичними центрами (Івано-Франківськ – Верховина, Львів – Славське, Ужгород – Рахів);
- Покращення стану доріг місцевого значення в гірських районах, які мають туристичний потенціал, але залишаються важкодоступними (наприклад, Космач, Брустури, Лопухів, Путильщина);
- Створення логістичних туристичних вузлів, які поєднуюватимуть залізничний, автобусний і приватний транспорт (Туристичні хаби: Ворохта, Воловець, Коломия);
- Інтеграція маршрутів із велосипедною інфраструктурою та розміткою для екологічного транспорту.

Конкретні пропозиції:

- Відновити ділянки дороги Н-09 та Р-24 із нанесенням туристичної навігації;
- Створити єдину цифрову карту доріг Карпатського регіону з позначенням об'єктів туризму та зон відпочинку;

- Встановити зупинки громадського транспорту біля природних об'єктів (водоспади, оглядові майданчики, карпатські храми).

2. Розвиток готельної інфраструктури

Проблематика:

- Надмірна концентрація готелів у великих центрах (Буковель, Славське);
- Відсутність місць розміщення у нових перспективних локаціях;
- Незбалансованість між цінами і якістю.

Пропозиції:

- Стимулювати розвиток малих готельних об'єктів і садиб у селах із туристичним потенціалом через:

- державні та місцеві програми підтримки агротуризму;
- безвідсоткові кредити на облаштування житла для туристів;
- навчання власників садиб з питань гігієни, цифрового маркетингу, сервісу.

- Інвестувати в реконструкцію старих санаторіїв і турбаз, які мають вигідне розташування, але потребують модернізації (наприклад, Східниця, Кваси, Косів).

- Підтримувати створення кемпінгів, глемпінгів, еко-хостелів у національних парках та поблизу рекреаційних маршрутів.

- Запровадити категоризацію сільських садиб, що дозволить контролювати якість та забезпечить прозорість для туристів.

3. Розширення рекреаційної інфраструктури

Мета – забезпечити активний відпочинок на територіях поза межами "розкручених" курортів.

Рекомендовані заходи:

- Розвиток маршрутної інфраструктури: нові піші, велосипедні, кінні, водні маршрути з інфраструктурою відпочинку (альтанки, навігаційні вказівники, карти, точки безпеки);

- Створення сезонних туристичних парків із локаціями для кемпінгу, майданчиками для подій, етнофестивалів;

- Побудова медико-рекреаційних центрів у районах з джерелами мінеральної води, що не використовуються;
- Створення оглядових веж, інтерактивних екологічних стежок, навчально-туристичних центрів при нацпарках.

4. Смарт-рішення та цифровізація інфраструктури

Для підвищення конкурентоспроможності інфраструктури:

- Запровадити єдину туристичну платформу Карпат з інтерактивною мапою, бронюванням, відгуками;
- Встановити інформаційні кіоски у населених пунктах із низьким інтернет-покриттям;
- Розширити мережу зарядних станцій для електротранспорту біля туристичних маршрутів;
- Впровадити систему QR-навігації на маршрутах.

Ефективне вдосконалення інфраструктури туризму в Карпатському регіоні вимагає територіально диференційованого підходу.

Цифрова інфраструктура є фундаментом сучасного туристичного обслуговування. Серед пріоритетних напрямів — розвиток швидкісного інтернету у гірських громадах, встановлення Wi-Fi-точок у національних парках, створення мобільних застосунків для орієнтування та бронювання. Наприклад, в Івано-Франківській області функціонує мобільний додаток “Travel IF”, який забезпечує навігацію та доступ до гідів і житла.

Водночас лише 32% сільських громад Карпат мають стабільне інтернет-покриття. У селах, де відсутній зв'язок, актуальним є встановлення інформаційних терміналів та офлайн-додатків із GPS-навігацією.

Інженерна інфраструктура — водопостачання, електропостачання, каналізація — часто є стримуючим чинником розвитку. Більшість садиб сільського туризму мають автономне водопостачання, а системи очищення стічних вод майже повністю відсутні. У 2022 році лише 19% об'єктів розміщення мали сертифіковані системи екоутилізації. Це створює загрозу екологічного навантаження на природні об'єкти.

Важливим напрямом є також розвиток сервісної інфраструктури — медичних пунктів, аптек, поштових відділень, фінансових сервісів. Для комфортного перебування туристів, особливо у зимовий сезон, необхідне облаштування теплих зупинок, туалетів, пунктів обігріву, прокатів спорядження.

Необхідно не лише підтримувати вже розвинені центри, але й створювати нові точки зростання. Ключовими напрямами мають стати поліпшення транспортної доступності, диверсифікація засобів розміщення, підтримка екологічних і локальних ініціатив, а також інтеграція цифрових технологій у сферу обслуговування туристів.

3.2. Обґрунтування запропонованих заходів

Розроблені пропозиції з удосконалення транспортної доступності та розвитку готельної і рекреаційної інфраструктури Карпатського регіону потребують аргументованого обґрунтування на основі соціально-економічної доцільності, просторового аналізу, екологічних та управлінських міркувань. Запропоновані заходи спрямовані не лише на покращення інфраструктури, але й на забезпечення сталого розвитку територій.

1. Соціально-економічне обґрунтування

Інвестиції в транспортну і туристичну інфраструктуру безпосередньо впливають на:

- **Рівень зайнятості:** розвиток нових об'єктів туризму створює робочі місця в будівництві, сфері послуг, торгівлі, транспорті.
- **Збільшення доходів місцевого населення:** розвиток сільського туризму дозволяє місцевим жителям отримувати дохід від розміщення, харчування, екскурсій, виготовлення сувенірів.
- **Підвищення інвестиційної привабливості регіону:** якісна інфраструктура сприяє залученню як державних, так і приватних інвесторів.
- **Продовження туристичного сезону:** розбудова всесезонних маршрутів та об'єктів дозволяє уникнути сезонного характеру зайнятості та прибутків.

- Наприклад, за розрахунками Львівської ОВА (2023), кожне нове робоче місце у сфері туризму генерує 2,3 суміжних робочих місця у сфері логістики, будівництва та обслуговування.

2. Просторове обґрунтування

Запропоновані заходи базуються на:

- картографічному аналізі існуючої інфраструктури, який виявляє "білі плями" – території з недостатнім рівнем розвитку;
- територіальній диспропорції у розміщенні готельної та сервісної інфраструктури;
- потребі зменшення навантаження на перенасичені дестинації (Буковель, Славське);
- логіці кластерного розвитку, коли інфраструктура розвивається не точково, а мережево – створюючи систему взаємопов'язаних туристичних локацій із підтримкою спільного сервісу, логістики, маркетингу.

Об'єкти, запропоновані до розвитку (Космач, Пилипець, Вижниця), мають вигідне природне розташування, однак через слабку інфраструктуру залишаються на периферії туристичних потоків.

3. Екологічне обґрунтування

Розвиток туризму у Карпатах повинен враховувати обмеження, пов'язані з охороною довкілля. Запропоновані заходи орієнтовані на:

- зниження транспортного навантаження через розвиток альтернативних маршрутів, велосипедних і пішохідних шляхів;
- збереження природних ландшафтів шляхом використання екологічних будматеріалів, енергоефективних технологій у готелях;
- розвиток екоінфраструктури – створення кемпінгів, інформаційних центрів, екологічних стежок у національних парках (наприклад, "Гуцульщина", "Сколівські Бескиди").

Також важливо враховувати обмежену пропускну здатність чутливих екосистем – впровадження нормованого відвідування, квот, систем реєстрації відвідувачів.

4. Управлінське обґрунтування

Запропоновані ініціативи мають високий потенціал до реалізації, оскільки:

- можуть бути включені в регіональні стратегії розвитку (Стратегія розвитку туризму Львівської, Івано-Франківської областей до 2027 р.);
- передбачають координацію між громадами, що сприяє ефективнішому управлінню ресурсами;
- відповідають пріоритетам державної політики щодо децентралізації, розвитку внутрішнього туризму та відбудови економіки;
- можуть бути підтримані грантовими програмами ЄС, ДАПТ, USAID, ПРООН та іншими інституціями.

5. Очікувані результати впровадження

- Зменшення територіальних диспропорцій;
- Зростання туристичних потоків у нових районах;
- Поліпшення якості послуг і зростання середньої тривалості перебування туриста;
- Формування нових брендів громад;
- Підвищення доходів населення, зайнятість молоді.

Запропоновані заходи вдосконалення інфраструктури мають чітке соціально-економічне, просторове, екологічне та управлінське підґрунтя. Їх реалізація дозволить перейти від фрагментарного розвитку туристичної галузі до цілісної, кластерної та інноваційної моделі, орієнтованої на сталість, якість і рівність доступу до можливостей туризму для всіх громад Карпатського регіону.

Важливим елементом реалізації запропонованих заходів є створення системи моніторингу їх ефективності, яка дозволить відстежувати зміни в інфраструктурному забезпеченні, туристичних потоках, соціально-економічних показниках і рівні задоволеності відвідувачів. Такий підхід сприятиме гнучкому управлінню процесами розвитку та оперативному реагуванню на виклики. Розвиток інфраструктури повинен супроводжуватися підвищенням якості управлінських кадрів, професійного навчання місцевого населення та

впровадженням цифрових рішень для обліку, аналітики і маркетингу туристичних послуг.

Таким чином, обґрунтованість заходів, спрямованих на удосконалення інфраструктури туризму в Карпатському регіоні, базується на комплексному підході, який враховує потреби економіки, просторові можливості, екологічні обмеження й управлінський контекст. Їх реалізація дозволить не лише зменшити диспропорції між центром і периферією, а й створити передумови для формування конкурентоспроможного, сталого та соціально відповідального туристичного простору, який стане рушієм розвитку гірських територій України. Рисунок 3.2 ілюструє прогнозоване зростання кількості туристів і витрат на одну подорож до 2030 року.

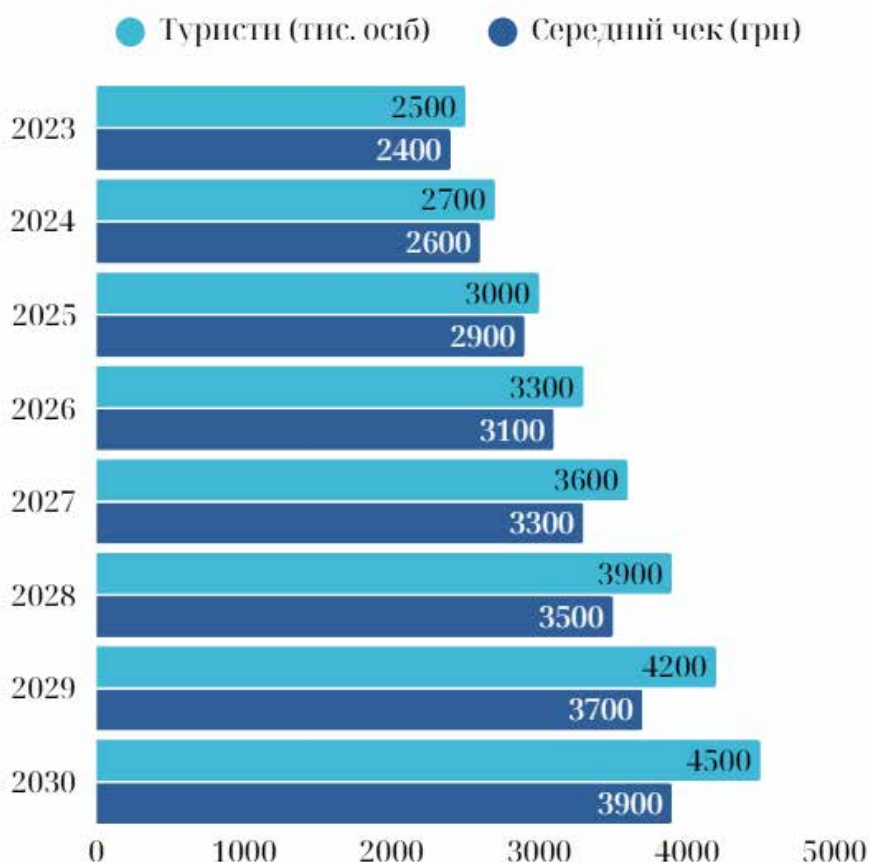


Рис. 3.2. Прогноз зростання туристичних потоків і середнього чека до 2030 року*

*сформовано автором

3.3. Розробка туристичного маршруту як інструмент вдосконалення інфраструктури регіону

З метою практичного застосування запропонованих у дослідженні заходів, а також демонстрації ефективності їх реалізації в межах просторової організації туристичної інфраструктури Карпатського регіону, розроблено авторський туристичний маршрут під умовною назвою «Автентичні Карпати: природа, культура, гостинність». Цей маршрут враховує територіальні диспропорції у розвитку інфраструктури, логістику, сезонність, інтереси туристів різних вікових категорій та потенціал місцевих громад.

Мета розробки маршруту

- Забезпечення рівномірного розвитку інфраструктури за рахунок включення маловідомих, але перспективних територій;
- Поєднання різних форм туризму – екологічного, пізнавального, гастрономічного, сільського;
- Підвищення зайнятості та доходів у локальних громадах;
- Підтримка розвитку сільських садиб, екоінфраструктури та маршрутних хабів;
- Реалізація кластерного підходу до організації інфраструктури.

Тип маршруту

- Вид: комбінований (екскурсійно-пізнавальний, активний, сільський зелений туризм)
- Тривалість: 5 днів / 4 ночі
- Цільова аудиторія: внутрішні туристи, родини, молодь
- Сезон: весна–осінь
- Маршрут: Львів – Славське – Верхній Студений – Міжгір'я – Синевир – Колочава – Яремче – Івано-Франківськ

Програма туру «Автентичні Карпати» детально представлена в таблиці 3.1, що дозволяє оцінити структуру подорожі за днями.

Програма туру*

День	Локація	Активності	Призначення/аналіз
1	Львів – Славське	Переїзд, підйом на гору Тростян, канатка, поселення в садибі	Логістичний старт маршруту. Славське – приклад перевантаженої дестинації, але включення сільського поселення (Волосянка) демонструє спробу перерозподілу потоку. Формується перше враження та елемент «розвантаження центру».
2	Верхній Студений	Майстер-класи, похід на полонину, етнографія	Активація маловідомої локації. Верхній Студений – село з низьким рівнем тур.інфраструктури. Інтеграція дає імпульс до кластеризації сільського туризму, розвитку локальних ремесел і збереження культурного середовища.
3	Синевир – Колочава	Озеро, ведмеді, музей, еко-котеджі	Синевир як ядерний природний об'єкт притягує туристів. Колочава – унікальний приклад сталого села з локальним управлінням. Активно використовується локальна ініціатива, розвивається внутрішній мікрокластер.
4	Яремче	Водоспад, стежка Довбуша, ярмарок, релакс	Яремче – центр середнього навантаження. Активний відпочинок поєднується з комфортом. Це демонстрація переходу від природного до сервісно-оздоровчого туризму. Добре розвинена інфраструктура, але тур не зупиняється тут – важливо для зниження перенасичення.
5	Івано-Франківськ	Огляд міста, шопінг, повернення	Завершення з логістичної зручністю. Місто має інфраструктурну ємність приймати/розподіляти туристів. Це також елемент інтеграції міського туризму в маршрутну модель.

*сформовано автором

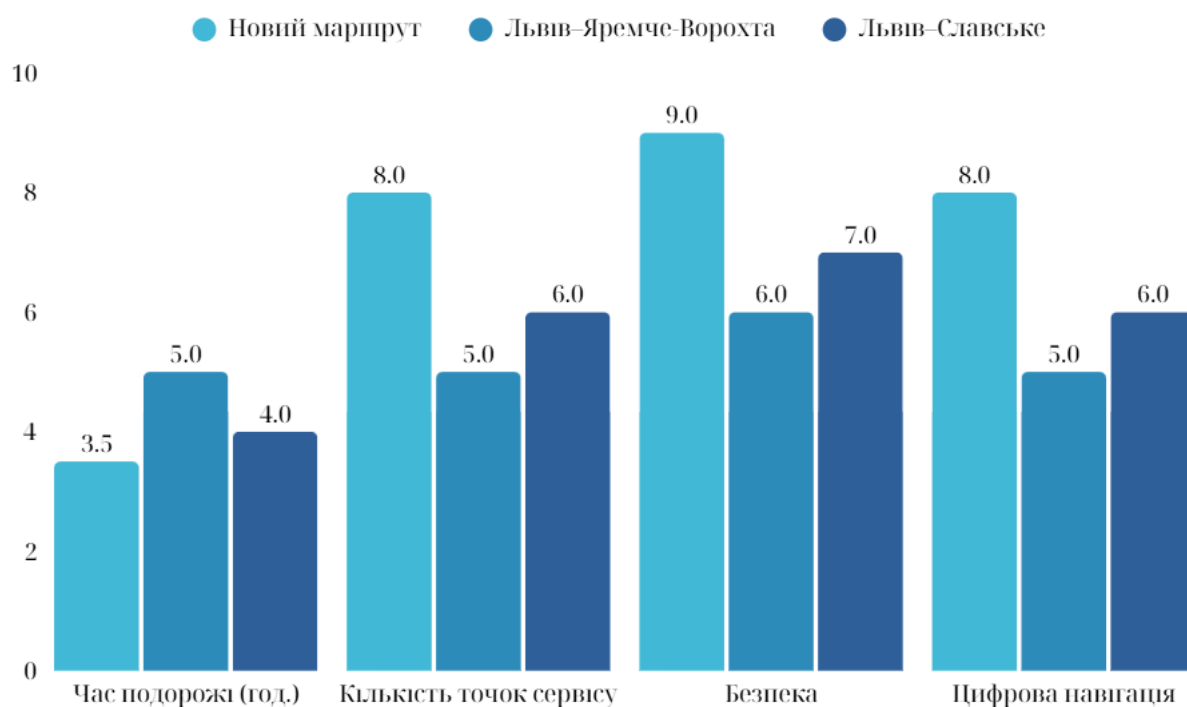
Просторова рівновага: маршрут охоплює як насичені, так і слабоосвоєні території, що відповідає принципам збалансованого розміщення інфраструктури.

Кластерна логіка: тур формує умовний мікрокластер із точок взаємодії між громадами.

Логістична реалістичність: усі локації з'єднані наявною транспортною мережею, без надмірних витрат.

Модель "від ядра до периферії": починаючи з відомих локацій (Славське), маршрут поступово веде до нових точок (Верхній Студений), зберігаючи зацікавлення.

Сервісна навантаженість: тур дає поштовх до розширення сервісної інфраструктури у слабких зонах, активізує попит на місцеві послуги. Рисунок 3.3 наочно демонструє переваги нового маршруту за критеріями навантаження, сервісу та економічної доцільності.



*Рис. 3.3. Порівняння ефективності туристичних маршрутів (новий маршрут vs традиційні)**

**сформовано автором*

Таким чином, запропонований маршрут не лише відповідає сучасним принципам просторового планування, а й виконує роль інструменту інтеграції периферійних громад у туристичний ринок. Він стимулює рівномірний

розподіл туристичних потоків, знижуючи тиск на перенасичені зони та одночасно створюючи нові точки економічного зростання. Такий підхід сприяє формуванню стійкої інфраструктурної моделі, що враховує потреби регіону в цілому, а не лише окремих популярних дестинацій.

Таблиця 3.2 містить детальний розрахунок бюджету, що враховує транспорт, проживання, харчування та розваги в межах туру.

Таблиця 3.2

Орієнтовний бюджет туру “Автентичні Карпати” на одну особу*

Стаття витрат	Кількість/одинаця	Сума, грн	Примітки
1. Транспорт			
Оренда мікроавтобуса + паливо	5 днів	1 400	Відстань ~700 км
Залізничний квиток Львів–Славське	1	250	Плацкарт або економ
Підсумок по транспорту		1 650	
2. Проживання			
Садиби (2 ночі × 600 грн)	2 ночі	1 200	Сніданок включено
Еко-котедж у Колочаві	1 ніч	800	Середній клас
Готель у Яремче	1 ніч	900	2-місний номер
Підсумок по проживанню		2 900	
3. Харчування			
Сніданки (входять у проживання)	4	0	Включено
Обіди в кафе	4	800	~200 грн/день
Вечері	4	800	~200 грн/день
Дегустації (сири, вина, мед)	2	300	Додатково
Підсумок по харчуванню		1 900	
4. Екскурсійні та рекреаційні послуги			
Гіди (Синевир, Колочава, Яремче)	група/3 екскурсії	300	У розрахунку на 1 особу

*сформовано автором

Орієнтовний бюджет туру “Автентичні Карпати” на одну особу*

Майстер-класи (ремесло, кухня)	2	250	За участь
Вхідні квитки (музеї, парки)	3	250	
Канатна дорога (Славське)	1	150	
СПА/чан (за бажанням)	1	400	Необов'язково
Підсумок по дозвіллю та екскурсіях		1 350	
5. Організаційні витрати			
Супровід, бронювання, адміністрування	1 пакет	500	
Резерв на непередбачені витрати	~5%	250	
Підсумок оргвитрат		750	

**сформовано автором*

Загальна орієнтовна вартість туру на 1 особу: 8 550 грн*

**може змінюватися залежно від курсу, сезону, кількості учасників та категорії послуг.*

Орієнтовна вартість туру розрахована з урахуванням принципу оптимального співвідношення ціни та якості, що робить пропозицію доступною для середньостатистичного внутрішнього туриста. Якщо група складається з 8–12 осіб, вартість для організатора може бути нижчою через гуртові знижки. Формат подорожі передбачає комфорт без надмірностей, акцентуючи увагу на автентичному досвіді, локальній культурі та екологічному підході до подорожей. Завдяки розумному плануванню витрат, маршрут не лише економічно доцільний, а й підтримує місцевих виробників, власників садиб і ремісників.

ВИСНОВКИ

У процесі виконання бакалаврської кваліфікаційної роботи було проведено комплексне дослідження теоретичних основ, сучасного стану та перспектив удосконалення територіальної організації інфраструктури туризму в Карпатському регіоні України. На основі аналізу наукової літератури, статистичних даних, регіональних програм розвитку та практичних кейсів зроблено низку узагальнень, які дозволяють сформулювати наступні висновки.

По-перше, туристична інфраструктура відіграє ключову роль у розвитку туристичних регіонів. Вона є не лише матеріально-технічною базою для функціонування туристичної діяльності, а й інструментом соціально-економічного зростання, просторового вирівнювання, підвищення зайнятості населення, залучення інвестицій та формування територіального бренду. Особливо важливою є її роль у гірських регіонах, таких як Карпати, де природні ресурси значні, але часто недостатньо освоєні через слабку інфраструктуру.

По-друге, аналіз показав, що інфраструктура туризму Карпатського регіону є нерівномірно розвиненою: основна маса туристичних об'єктів, сервісів і транспортних вузлів сконцентрована в обмеженій кількості туристичних центрів (Буковель, Славське, Яремче, Ужгород), тоді як значна частина потенційно привабливих територій залишається інфраструктурно відсталою. Така концентрація призводить до перевантаження певних дестинацій, водночас знижуючи туристичну активність у периферійних громадах.

По-третє, особливої уваги потребує транспортна доступність, яка суттєво впливає на мобільність туристів та розширення турпропозиції. Незадовільний стан доріг, обмежене залізничне сполучення, нерозвинена авіаційна інфраструктура та низький рівень міжтериторіальної логістики стримують розвиток нових локацій та форм туризму (екотуризм, гастротуризм, етнотуризм).

По-четверте, виявлено диспропорції між туристичним попитом і пропозицією інфраструктурних послуг. Під час високого сезону відбувається перевантаження готельної бази в популярних центрах, що знижує якість

обслуговування, створює екологічні ризики та зменшує загальну привабливість регіону. Водночас у менш популярних, але ресурсно насичених районах, інфраструктура недорозвинена або зовсім відсутня.

П'ятим важливим аспектом є відсутність цілісного просторового планування інфраструктури туризму. У більшості громад спостерігається фрагментарність рішень, нестача координації між суб'єктами туристичного ринку, слабе використання картографічних, кластерних і ГІС-інструментів, що унеможлиблює ефективне управління інфраструктурним розвитком.

У третьому розділі роботи обґрунтовано конкретні напрями удосконалення територіальної організації інфраструктури туризму. Серед ключових: модернізація транспортної мережі, розвиток готельної інфраструктури поза межами основних туристичних центрів, підтримка малих форм розміщення (садиби, еко-хостели, кемпінги), розширення рекреаційних можливостей, а також впровадження цифрових технологій для покращення туристичного обслуговування.

Особливу увагу приділено кластерному підходу до розвитку інфраструктури, який дозволяє досягти ефекту синергії, зменшити територіальні диспропорції, активізувати розвиток малих громад та забезпечити сталу взаємодію між бізнесом, місцевою владою та туристами. Створення туристичних кластерів на основі локальних особливостей (природні ресурси, традиції, ремесла) є найбільш ефективною моделлю розвитку Карпатського регіону.

Таким чином, успішна реалізація потенціалу Карпат як конкурентоспроможної туристичної дестинації потребує переходу від фрагментарного та стихійного розвитку інфраструктури до цілісного, системного, просторово обґрунтованого планування, що базується на принципах сталості, рівності доступу, партнерства і діджиталізації. Це дозволить не лише підвищити якість туристичних послуг, а й забезпечити соціально-економічне відродження регіону, збереження природної та культурної спадщини, посилення позитивного іміджу України на туристичній карті світу.

Для забезпечення ефективної реалізації запропонованих напрямів необхідно інтегрувати розвиток туристичної інфраструктури в стратегічні документи регіонального планування. Обласні програми розвитку туризму мають бути доповнені просторовими планами, які визначатимуть пріоритетні зони для інфраструктурного оновлення. Також доцільним є створення регіональних дорожніх карт розвитку туристичної інфраструктури, що враховуватимуть не лише природні й культурні ресурси, але й логістику, сезонність, демографічні особливості територій. Системне планування дозволить уникнути неефективного дублювання об'єктів та хаотичного розміщення інфраструктури.

Окремої уваги заслуговує державна політика у сфері розвитку туризму, яка має трансформуватися з декларативного рівня у практичні механізми підтримки інфраструктурних проєктів. В умовах обмежених бюджетів важливо створити стимули для залучення приватних інвесторів у регіони, що поки що не включені до масових туристичних маршрутів. Це може бути реалізовано через податкові пільги, спрощені дозвільні процедури, грантові програми для локального бізнесу та підтримку громадських ініціатив. Особливо це актуально для розвитку екологічного, сільського й етнокультурного туризму, що не потребує надмірних капіталовкладень, але здатний значно активізувати економіку малих територій.

Цифровізація інфраструктури має стати наскрізним елементом усіх регіональних стратегій. Згідно з рекомендаціями UN Tourism, впровадження цифрових та сталих рішень є ключовим для диверсифікації туристичного досвіду та забезпечення стійкого розвитку галузі [25]. Йдеться не лише про забезпечення покриття мобільним інтернетом, але й про створення цифрових сервісів для туристів: інтерактивні мапи, мобільні застосунки, онлайн-бронювання, віртуальні гіді, QR-навігація. У сучасному туристичному середовищі наявність діджитал-рішень прямо впливає на тривалість перебування, середній чек туриста та його лояльність. Водночас цифрові інструменти спрощують управління потоками, знижують навантаження на окремі локації та сприяють популяризації нових маршрутів.

Для реалізації запропонованих заходів критично важливою є підготовка та перепідготовка кадрів у сфері туризму й територіального планування. У рамках міжнародного проєкту, студенти з України та країн Вишеградської четвірки проходять навчання з управління охоронюваними територіями та розвитку екотуризму [20]. Сьогодні на ринку праці не вистачає спеціалістів з туристичного маркетингу, менеджменту інфраструктурних проєктів, цифрової трансформації у сфері туризму. Необхідно розширити перелік освітніх програм у ЗВО туристичного профілю, адаптувати їх до вимог ринку, запровадити дуальні форми навчання у співпраці з готелями, туроператорами, громадами. Важливо також формувати культуру безперервного навчання серед працівників галузі, стимулюючи їх участь у тренінгах, онлайн-курсах, семінарах.

Особливої актуальності набуває розвиток міжмуніципального співробітництва у сфері туризму. Дослідження 2025 року підкреслює ефективність кластерного підходу для підвищення конкурентоспроможності туристичних підприємств та оптимізації ресурсів [18]. Формування міжгромадських туристичних кластерів, маршрутів і маркетингових платформ дозволить поєднати зусилля малих громад, які окремо не мають достатніх ресурсів. Наприклад, створення об'єднаних інфоцентрів, спільних календарів подій, маршрутів і єдиної цифрової вітрини послуг може стати дієвим механізмом інтеграції слабо розвинених сільських територій у регіональний туристичний простір. Такий підхід не лише розширює туристичну пропозицію, а й сприяє вирівнюванню інфраструктурного забезпечення та посилює брендування цільового регіону.

Необхідно також активніше використовувати можливості транскордонного співробітництва, враховуючи географічне розташування Карпатського регіону. Проєкт Via Carpathia, який планується завершити у 2025 році, сприятиме покращенню транспортної інфраструктури та туристичної привабливості регіону [20]. Спільні проєкти з Польщею, Словаччиною, Румунією, Угорщиною можуть охоплювати як будівництво туристичних об'єктів, так і розробку маршрутів, видання карт, маркетинг територій. Участь у програмах ЄС (як-от «Interreg»,

«Єврорегіони») дозволяє отримати фінансування на інфраструктурні оновлення. При цьому потрібно забезпечити адміністративну й організаційну спроможність громад до участі в таких ініціативах, що передбачає створення відповідних підрозділів, команд і системного супроводу.

Загалом, для повноцінного використання туристичного потенціалу Карпатського регіону необхідно перейти від локальних і точкових ініціатив до реалізації системної просторової політики, яка враховує цілі сталого розвитку, екологічну рівновагу, міжтериторіальну інтеграцію та цифрову трансформацію. У 2023 році було представлено концепцію розвитку туризму Чернівецької області, яка передбачає інтеграцію культурних та природних ресурсів для підвищення туристичної привабливості [24]. У поєднанні з ефективною комунікацією між усіма зацікавленими сторонами — державою, громадами, бізнесом, закладами освіти — це дозволить перетворити Карпати на динамічний і сталий туристичний регіон нового покоління, здатний забезпечити економічне зростання, збереження культурної спадщини та якісне життя місцевого населення.

СПИСОК ВИКОРИСТАНОЇ ЛІТЕРАТУРИ

1. Аналітичний центр розвитку туризму. Туристичний кластер «Славське» як приклад територіальної синергії. 2021. URL: <https://www.tourismanalytics.org.ua>
2. Асоціація сільського туризму України. Щорічний звіт про розвиток сільського зеленого туризму в Карпатському регіоні, 2022. Київ: АСТУ, 2023.
3. Білостоцький О. В. Просторове планування туристичної інфраструктури: методи та моделі. Харків: ХНУ ім. В. Н. Каразіна, 2021. 178 с.
4. Бондаренко А. В. Інфраструктурні основи розвитку туристичних дестинацій в Україні // Науковий вісник УжНУ. Серія: Економіка. 2023. Вип. 72. С. 45–53.
5. Буковель. Офіційний сайт туристичного комплексу. URL: <https://bukovel.com>
6. Веденська І. О. Проблеми та перспективи кластеризації туризму в Карпатському регіоні // Вісник ЛНУ ім. І. Франка. Серія: Географія. 2022. №66. С. 39–47.
7. Герасимчук З. В. Територіальна організація інфраструктури туризму: регіональний аспект // Регіональна економіка. 2021. №2. С. 112–121.
8. Гончаренко Н. М. Інноваційні підходи до організації туристичної діяльності в умовах воєнного часу // Туризм та регіональний розвиток. 2022. №3. С. 23–29.
9. Гуменюк Г. М., Польова Л. В., Гуменюк А. І. Туристичний кластер як форма розвитку та успіху туристичної діяльності Івано-Франківської області // Проблеми сучасних трансформацій. Серія: економіка та управління. 2022. №5. С. 12–01.
10. Державна служба статистики України. Туризм та готельно-ресторанна діяльність у 2023 році. URL: <https://www.ukrstat.gov.ua>
11. Державне агентство розвитку туризму України. Звіт про стан туристичної галузі в Україні у 2023 році. URL: <https://www.tourism.gov.ua>

- 12.Європейська туристична комісія. Tourism Trends and Statistics 2022. Brussels: ETC, 2022. URL: <https://etc-corporate.org>
- 13.Інститут регіональних досліджень ім. М. І. Долішнього НАН України. Оцінка рекреаційного потенціалу Українських Карпат. Аналітична записка. 2020. URL: <https://ird.gov.ua>
- 14.Кабінет Міністрів України. Програма «Велике будівництво» в Карпатському регіоні: досягнення 2020–2022. URL: <https://www.kmu.gov.ua>
- 15.Карта туристичних маршрутів Карпатського регіону: Google Maps. URL: <https://maps.google.com>
- 16.Коваленко Т. В. Сільський туризм як чинник розвитку гірських територій Карпат // Економіка і суспільство. 2021. №26. С. 71–77.
- 17.Кузель О. В., Назаркевич Ю. Б. Інноваційний розвиток сільського зеленого туризму в Україні // Туризм та гостинність. 2024. Т. 5, №3. С. 537–558.
- 18.Литвин О. та ін. Механізми розвитку туристичних кластерів для підвищення конкурентоспроможності туристичної галузі України // Теорія та практика управління сільським бізнесом та інфраструктурним розвитком. 2025. Т. 47, №1. С. 153–161.
- 19.Національний екологічний центр України. Карпати для майбутнього: міжнародний проєкт сприяє розвитку екотуризму через інтерпретацію спадщини. 2023.
- 20.Національний екологічний центр України. Освітній тур через охоронювані території Українських Карпат. 2025.
- 21.Стратегія розвитку туризму Івано-Франківської області до 2027 року. URL: <https://www.if.gov.ua>
- 22.Стратегія сталого розвитку Львівської області до 2027 року. URL: <https://loda.gov.ua>
- 23.Facebook-група «Туризм у Карпатах». Матеріали, маршрути, поради (2019–2024). URL: <https://www.facebook.com/groups/karpatytourism>

- 24.Ukrinform. Представлено концепцію розвитку туризму Чернівецької області. 2023.
- 25.Visit Ukraine – туристичний портал. URL: <https://visitukraine.today>
- 20.Cooper C., Fletcher J., Fyall A., Gilbert D., Wanhill S. Tourism: Principles and Practice. 6th ed. Pearson Education, 2022. 764 p.
- 21.European Wilderness Society. Education for Sustainable Tourism in the Carpathians. 2023.
- 22.Hall C. M., Lew A. A. The Geography of Tourism and Recreation: Environment, Place and Space. 5th ed. Routledge, 2021. 482 p.
- 23.Kopiika N. et al. Rapid Damage Assessment of Infrastructure after Disasters Using Remote Sensing and Deep Learning Technologies // arXiv preprint. 2024.
- 24.OECD. Tourism Policy Responses to the COVID-19 Pandemic. 2021. URL: <https://www.oecd.org>
- 25.UN Tourism. Tourism sector will be key for Ukraine’s long-term economic and sustainable growth. 2023.
- 26.UNWTO. Tourism and Rural Development Report. World Tourism Organization, 2020. URL: <https://www.unwto.org>
- 27.UNDP Ukraine. Sustainable Tourism Development in the Carpathians: Policy Guidelines. Kyiv: UNDP, 2022. 52 p.