

основные направления реализации туристского продукта: учебное пособие. — М.: Федеральное агентство по туризму, 2014. — 304 с.

5. Дж. Кристофер, Нейл Тейлор. Туристический бизнес. — Киев: Знання, 2007.

6. <https://agropolit.com/news/5218-nazvano-kroki-vprovadjennya-novoyi-politiki-silskogo-rozvitku>

Богославец О. Г., к.е.н, доцент,
Бойко Н.О., к.п.н., доцент,
кафедра регіоналістики і туризму
ДВНЗ «Київський національний економічний
університет імені Вадима Гетьмана»

ТУРИСТИЧНА ІНФРАСТРУКТУРА МІСТА: ЄВРОПЕЙСЬКИЙ ДОСВІД ТА УКРАЇНСЬКІ РЕАЛІЇ

Значення міст для розвитку світового туризму неухильно підвищуються. Саме в них світова статистка констатує зростання туристських потоків, розширення їх географії та концентрації. Міста зберігають стабільно високу частку міжнародних туристських прибуттів, їх обсяг за останні роки більш ніж подвоївся. Наприклад, на міський туризм в Європі доводиться понад 38 % всіх туристських потоків регіону.

Розвитку міського туризму, як одному з перспективних напрямків туристичної діяльності, приділяється велика увага на міжнародному, національних, регіональних рівнях, не зважаючи на лідерство або спеціалізацію у туристичній сфері. Українські реалії вимагають більш активного втручання у розбудову міської туристичної індустрії українських міст. Корисним для цього є досвід провідних міських туристичних дестинацій, які світовою спільнотою признані лідерами галузі.

Серед них цікавим, на наш погляд, є досвід визнаних європейських міст, зокрема, міста Барселони, для якого туризм є одним з найважливіших секторів економіки, про що засвідчують показники зайнятості у секторах прямої і опосередкованої економічної діяльності. Його значення для міста продовжує рости з кожним роком, не дивлячись на недавню економічну кризу та соціальну й політичну активність мешканців. Місто досягло нових рекордів, зокрема, за даними маркетингу European Cities,

© **Матеріали Міжнародної науково-практичної Інтернет-конференції «Туристичний бізнес: сучасні тренди та стратегії розвитку», КНЕУ, 16 березня 2018 р.**

Барселона позиціонує себе як четверте місто Європи за кількістю відвідувань серед міжнародних туристів після Лондону, Парижу та Риму. Міжнародний індекс глобальних цільових міст Mastercard 2014 розміщує його на сьомому місці за показником витрат міжнародних туристів (третє в Європі). Ernst and Young визначає шосту позицію міста у списку Європейських отримувачів іноземних інвестицій[4].

Барселона за рейтингом глобальних міст, відповідно до GaWC, (2012 р.) входить до групи категорії «А-». Найближчим за наведеним рейтингом серед українських міст є Київ, що належить до наступної групи рейтингу, з категорією «Б+» [3]. І це не єдина ознака, яка обумовлює порівняння. Серед спільних рис досліджуваних міст слід виділити також їх приналежність до центрів старої формації, що пройшли тривалий еволюційний шлях розвитку і на сьогодні концентрують значну частку культурно-історичної спадщини свого регіону, займаючи центральне положення в головних туристичних районах своїх країн. Крім того, вони є центрами економічно розвинутих територій, зі стрімко зростаючою туристичною інфраструктурою. На світовому туристичному ринку досліджувані міста відзначаються такими сформованими та перспективними видами туризму, як культурно-пізнавальний, діловий, спортивний (футбольний) та рекреаційний.

Окрім туристичної спеціалізації, привабливість міст, як туристичних дестинацій формується якістю функціонування об'єктів туристичної інфраструктури, що обумовлює комфортність та зручність простору, в якому відбувається перебіг головних рекреаційних занять відвідувачів дестинації. Зупинимось на декількох головних аспектах цього питання, зокрема транспортної доступності та зручності організації туристично-екскурсійного простору досліджуваних міст.

Одним з вагомих факторів успішності туристичної індустрії дестинації є розвиток міжнародної та національної транспортної інфраструктури. Європейська транспортна мережа відзначається підвищенням доступності міських агломерацій як умови зростання туристичних потоків в них, причому, головним видом транспорту залишається повітряний. Найближчим і найбільшим аеропортом до Барселони є аеропорт Барселона/Ель-Прат, який розташований в 13 кілометрах на південь від центра міста. Він

© **Матеріали Міжнародної науково-практичної Інтернет-конференції «Туристичний бізнес: сучасні тренди та стратегії розвитку», КНЕУ, 16 березня 2018 р.**

з'єднаний з історичним центром міста, де зосереджене культурно-розважальне життя відвідувачів, прямими й зручними залізничними та автобусними магістралями. Зазначений аеропорт із року в рік демонструє стабільну позитивну динаміку обслуговування туристів, яка майже на 6 % кожного року більше в порівнянні з попереднім. Другим, не менш важливий аеропортом поблизу міста, є аеропорт Жирони. Він розташований у 100 кілометрах на північ від центру міста, однак вважається воротами до рекреаційної зони Барселони.

Транспортна інфраструктура Києва останніми роками також зазнає кардинальних змін. Значну роль у підвищенні економічної доступності міста відіграють бюджетні авіаперевізники, а на залізничному транспорті — поява швидкісних пасажирських перевезень. Статистика стверджує, що у 2017 році, з моменту отримання безвізового режиму з Євросоюзом, значно зріс пасажиропотік аеропорту «Київ» у порівнянні з аналогічним періодом 2016 року — протягом 2017 він прийняв пасажирів на 64,2 % більше, ніж у 2016 році [5]. Прогресивні зміни у залізничному сполученні до Києва скоротили часову доступність столиці майже у 2,5–3 рази, що також позитивно вплинуло на збільшення туристичного потоку до неї. Протягом останніх 4 років почали курсувати швидкісні потяги з Харкова, Дніпра, Одеси, Запоріжжя, Кривого Рогу, Костянтинівки, Львова, Тернополя, Пшемисля до столиці.

На якість туристичного обслуговування крім кількості та сучасності рухомого складу транспортних засобів впливає організація транспортного сполучення, графік руху та його зручність в самому місті. Досвід Барселони для української столиці може стати прикладом для наслідування. Столиця Каталонії має швидке і зручне сполучення між центром та аеропортами завдяки метро, аероекспресами, маршрутним автобусам, таксі. Так, до самого центру Барселони з аеропорту прокладено гілку метрополітену. В Києві найближча до аеропорту станція метро «Бориспільська» знаходиться на в'їзді до міста. До неї гостям столиці необхідно дістатися наземним транспортом. Автобуси та таксі курсують до Києва автомобільною дорогою, що відзначається переповненістю автотранспортом та заторами у «пікові» години. Крім функцій сполучення із аеропортом, магістраль виконує що-

© Матеріали Міжнародної науково-практичної Інтернет-конференції «Туристичний бізнес: сучасні тренди та стратегії розвитку», КНЕУ, 16 березня 2018 р.

денні завдання з обслуговування потоків маятникової міграції між передмістям Києва — містечком Бориспіль та столичним мегаполісом. З метою усунення зазначених незручностей в найближчій перспективі планується будівництво швидкісної залізниці, що поєднає аеропорт «Бориспіль» і центральний залізничний вокзал.

Столиця Каталонії готується до урбаністичної революції. Протягом наступних чотирьох років місто планує закрити близько 70 % існуючих автошляхів і віддати вивільнене місце мешканцям міста. Таким чином, Барселона перетвориться в колекцію пішохідних островів площею 160 000 м²., що нагадуватиме пішохідний рай. З метою реалізації зазначеного, мерія планує скоротити кількість автомобілів на 21 %. Наразі у Барселоні понад 600 тисяч власників автомобілів. Барселона планує підвищувати ціни на паркування, але в той же час пропонує зручну транспортну альтернативу [2].

Екологізація міського транспорту Барселони — наступний крок у трансформації транспортної інфраструктури міста. За задумом розробників суперкварталів, в місті планується функціонування нової автобусної мережі та розширення системи велосипедних доріжок. Містом вже прокладено понад 100 км велодоріжок, їх загальну мережу буде збільшено до 300 км. За задумом адміністрації велосипеди стануть єдиним видом транспорту, якому буде дозволено вільно пересуватися містом. Прогнозована кількість велосипедистів при цьому збільшиться на 67 %, адже для Барселони період використання велосипедів становить 12 місяців на рік, завдяки середнім зимовим показникам температури — не нижче 10 градусів. Також значна увага транспортників приділятиметься збільшенню парку загальноміських електричних транспортних засобів — електромобілів та електроциклів [2].

В Києві, на жаль, екологізація транспорту має далекі перспективи. Нині довжина велодоріжок становить декілька десятків кілометрів. Передбачено 17 маршрутів велодоріжок протяжністю 160 км. За даних умов стратегія розвитку міського транспорту Києва передбачає збільшення протяжності ліній метрополітену, зміни автомобільних потоків, завдяки перенесенню транзитного транспорту на об'їзді шляхи.

© Матеріали Міжнародної науково-практичної Інтернет-конференції «Туристичний бізнес: сучасні тренди та стратегії розвитку», КНЕУ, 16 березня 2018 р.

Світова практика пропонує корисні зміни в організації прийому туристів в міських агломераціях, що відбуваються останнім часом. У туристичній індустрії організація прийому туристів поступово переходить від туроператорів та турагенцій до конвешн бюро, які стали стрижнем туристичного комплексу дестинації. В багатьох туристичних містах світу, в тому числі і Барселоні, створено мережу туристсько-інформаційних центрів(ТІЦ). Поряд з реальним прийомом туристів успішно працює інтернет-портал міст з їх віртуальним відвідуванням.

В Києві також існує система ТІЦ, однак вони, в порівнянні з європейськими, наразі не виконують функцій, передбачених задумом їх створення. Столичні ТІЦ скоріше нагадують сувенірні крамнички, завдання з надання туристичної інформації та допомоги гостям столиці для них є вторинними. Як правило, інформаційна допомога туристам обмежується реалізацією карт міста, довідників, путівників. З метою покращення поінформованості гостей столиці з її туристичними можливостями, цільовою програмою розвитку туризму Києва пропонується створення порталу туризму міста, його виходу на перші сторінки основних пошукових мереж, розвитку мобільного додатку Kyiv Mobile Guid і запуску туристичної ID-карти столиці.

В Барселоні для реалізації екскурсійних потреб індивідуальними туристами та організованими, передбачена зручна система організації екскурсійних маршрутів. Зокрема, в місті за графіком курсують екскурсійні автобуси, кожен з яких має свій маршрут. Для них створені стаціонарні стоянки, спеціальні полоси руху. Туристи мають змогу самостійно формувати зміст, наповненість екскурсії та час її проведення. Така мобільність можлива завдяки тому, що під час автобусного екскурсійного маршруту передбачені зупинки біля найбільш вагомих туристичних об'єктів міста. Турист має можливість зійти на зупинці, оглянути об'єкт, а по завершенню, скориставшись білетом на придбаний екскурсійний маршрут, знову приєднатись до автобусної екскурсії на тому етапі (автобусної зупинки), на якому він її перервав.

В Києві також існують автобусні екскурсії містом, однак вони не передбачають зупинок, здійснюються, як правило, за набором групи, мають обмежену варіативність маршрутів, автобуси рухаються у загальному потоці міського транспорту.

© Матеріали Міжнародної науково-практичної Інтернет-конференції «Туристичний бізнес: сучасні тренди та стратегії розвитку», КНЕУ, 16 березня 2018 р.

Для максимальної зручності туристів в Барселоні багато років випускається карта туриста «Барселона карт». Вона пропонує її власникам систему знижок та пільг. Зокрема, надає змогу знизити вартість музейних білетів та можливість відвідування музеїв без черги. Серед можливостей, які відкриває карта — право на безкоштовне пересування містом. По закінченню дії карти, знижки на відвідування музеїв зберігаються до закінчення поточного року. Вартість карти залежить від кількості днів, на які вона розрахована. Найвигідніша ціна — на 5 днів використання. У 2017 році вартість такої карти складала 60 євро для дорослих та 32 євро для дітей, найдешевше придбати її за системою онлайн.

Київ також може похвалитися корисним та зручним нововведенням. Нещодавно в обіг увійшли спеціальні туристичні смарт-карти «Kiev Pass» із знижками для туристів. Карта має QR-код для активації. Існує три види смарт-карт — на 24 години, 48 годин, на 72 години. Вартість звичайної карти «Kiev Pass» — 15 євро. До вартості входять дві оглядові екскурсії містом, відвідування двох музеїв Києва, одноразове відвідування зоопарку, два візити в нічні клуби, три поїздки в метрополітені, система знижок від ресторанів, магазинів, що входять до списку смарт-карти. Потреба в такій картці виникла в останні два роки у зв'язку зі збільшенням кількості туристів, що відвідують Київ.

Зазначимо, що згідно статистичних даних, туристичний потік до Києва за попередній 2017 рік, зріс на 25,8 %, в порівнянні з 2015 роком. З початку року 2017 Київ відвідали близько 1,5 млн. іноземців і більш ніж 2,5 млн. вітчизняних туристів. Головна мета відвідування столиці — туризм, серед відвідувачів європейці становили понад 53 % туристичного потоку[1]. Наприкінці зазначимо, дослідження досвіду з нарощування переваг і подолання проблем глобальних міст, які виступають ключовими елементами в просторовій організації світової туристичної індустрії — шанс для зміцнення позицій Києва і інших українських міст на ринку міжнародного туризму.

Список літературних джерел

1. Департамент туризму в Міністерстві економічного розвитку і торгівлі України [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://me.gov.ua/>

© Матеріали Міжнародної науково-практичної Інтернет-конференції «Туристичний бізнес: сучасні тренди та стратегії розвитку», КНЕУ, 16 березня 2018 р.

2. Как в Барселоне делают самую радикальную урбанистическую революцию в мире [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <https://daily.afisha.ru/cities/2302-kak-v-barselone>

3. Офіційний сайт дослідницької групи GaWC на базі Університету Лафборо[Електронний ресурс].—Режим доступу: <http://www.lboro.ac.uk/gawc/index.html>

4. Туристична статистика Іспанії за 2017 рік [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://pandukht.livejournal.com/1570326.html>

5. Україна на ринку міжнародних туристичних послуг. Державна служба статистики України [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua/>

Бондар К. А.,
аспірант кафедри туризму
Запорізького національного університету

СУЧАСНИЙ СТАН РОЗВИТКУ СІЛЬСЬКОГО ТУРИЗМУ В УКРАЇНІ

Сільський туризм приваблює мешканців великих міст України, які мріють хоча б на кілька днів зануритися в атмосферу сільського життя, в екологічно чисте середовище, спробувати смачні та приготовані з натуральних продуктів страви української кухні, а також відпочити від шаленої метушні в мальовничих куточках нашої країни. Останнім часом зелений туризм набув широкого розповсюдження серед іноземців, які живуть і працюють в Україні, а саме співробітників посольств, працівників іноземних фірм, банків тощо. Вони приїжджають до українського села як на уїкенд, так і на довший термін [1, с. 25].

Сільський туризм — це один з важливих напрямків в політиці розвитку села, оскільки є альтернативою його індустріалізації і засобом утримання населення в слаборозвинених в промисловому відношенні регіонах. На Заході сформувалися два види сільського зеленого туризму — «змішаний» і «чистий». Перший спирається на селянські (фермерські) господарства, які вирощують худобу та овочі і додатково приймають туристів. Це дає приблизно 25 % прибутку селянській родині. Причому більша частина цих коштів реінвестується в облаштування будинку, оновлення інтер'єру, створення умов для гостей. Другий — це

© Матеріали Міжнародної науково-практичної Інтернет-конференції «Туристичний бізнес: сучасні тренди та стратегії розвитку», КНЕУ, 16 березня 2018 р.