

ЕКОНОМІКО-ПРАВОВІ АСПЕКТИ ФОРМУВАННЯ БЕЗПЕКОВОГО СЕРЕДОВИЩА В УМОВАХ ВОЄННОГО СТАНУ

УДК 338.5

DOI: 10.31733/2078-3566-2023-6-231-248



**Лариса
МАРЦЕНЮК**[©]
доктор економічних
наук, професор
(Український
державний
університет науки
і технологій,
м. Дніпро, Україна)



**Свєнєнєя
КОВАЛЕНКО-
МАРЧЕНКОВА**[©]
кандидат
економічних наук,
доцент
(Дніпропетровський
державний
університет
внутрішніх справ,
м. Дніпро, Україна)



**Миколє
ГНЕННИЙ**[©]
кандидат
економічних наук,
доцент
(Український
державний
університет науки
і технологій,
м. Дніпро, Україна)



**Анатолїє
ЖИЛКІН**[©]
магістр
з інформаційних
технологій
(Національний
університет
«Дніпровська
полїтехніка»,
м. Дніпро, Україна)

НАПРЯМИ ЛОГІСТИЧНИХ ТРЕНДІВ У ТРАНСПОРТНОМУ СЕКТОРІ З УРАХУВАННЯМ ВОЄННОГО СТАНУ ТА РОЗУМНОЇ МОБІЛЬНОСТІ

У статті окреслено напрями розвитку логістики в туризмі та надано дієві рекомендації для запровадження різних видів логістичних операцій у туристичній галузі в Україні. Сформовано логістичні тренди у логістиці на найближчу перспективу. Особливу увагу приділено транспортній складовій у туристичній діяльності. Зроблено акцент на необхідності дотримання безпекових умов, особливо в період воєнного стану.

Ключові слова: туризм, логістика, транспортна логістика, логістика туризму, розумна мобільність.

Постановка проблеми. Туристичний сектор пов'язаний з особами, які подорожують у справах або для відпочинку, зупиняючись хоча б одну ніч у місці призначення, а потім повертаються додому. З погляду бізнесу логістика в туризмі стає

© Л. Марценюк, 2023

ORCID iD: <https://orcid.org/0000-0003-4121-8826>
rwinform1@ukr.net

© С. Коваленко-Марченкова, 2023

ORCID iD: <https://orcid.org/0000-0001-7350-7740>
kovalenko.marchenkova@gmail.com

© М. Гненний, 2023

ORCID iD: <https://orcid.org/0000-0003-2457-8651>
gnenniyn@ukr.net

© А. Жилкін, 2023

ORCID iD: <https://orcid.org/0009-0006-0165-2707>
anatoлийzhilkin@gmail.com

все більш важливою як управління ланцюгом поставок.

Галузь логістики є важливою галуззю для ефективного управління індустрією туризму. Науковцям та експертам потрібно створити ефективний механізм для управління туристичним сектором, особливо в умовах воєнного стану, коли питання безпеки постають на перше місце, а інноваційні пропозиції та рішення можуть бути реалізовані для ефективної та безперервної роботи туристичного бізнесу та дотичних до нього галузей. Подорожі та туризм є настільки складним явищем, що логістика подорожей і туристичних операцій має стратегічну вигоду для всіх стейкхолдерів. Добре розвинута логістична система полегшує організацію високоякісних подорожей і супутніх туристичних послуг. Іншими словами, якщо немає способу переміщати людей з місця до місця повітрям, морем чи сушею, туризму як такого немає. Водночас комерційні продукти індустрії подорожей і туризму мають подобатися клієнтам.

Туризм, тобто діяльність, пов'язана з відвідуванням місцевості переважно для відпочинку, є одним із найстаріших і найшвидше зростаючих видів діяльності на планеті. Він генерує додаткові джерела доходу, формує робочі місця, сприяючи долаттю безробіття. Після інформаційних технологій туризм є другою галуззю за темпами зростання. Є різні види туризму, але незалежно від мети подорож має бути доступною щонайперше з точки зору транспортної логістики. А вже потім, коли турист потрапив до місця призначення, йому повинні бути доступні необхідні для нього зручності (проживання, харчування, розваги, зв'язок) [1–5].

Готельна індустрія є ключовим аспектом сектора гостинності як частини індустрії туризму. Туристичний бізнес є одним із головних секторів послуг у світі, а готельна індустрія обслуговує всі форми розміщення. Туристи можуть дістатися до місця призначення авіацією, пароплавом, поїздом, автомобілем та іншими видами транспорту. Проте без адекватного управління логістикою транспортна служба не зможе функціонувати ефективно та результативно [6].

Аналіз публікацій, в яких започатковано вирішення цієї проблеми. У відкритому доступі можна знайти чимало публікацій дослідників стосовно туристичної та транспортної галузей. Низку наукових статей присвячено напряму логістики. Заслужують на увагу дослідження провідних українських вчених (Ю. Бараша, С. Цвілого, В. Бобиля, Т. Чаркіної, І. Назаренко., В. Зайцевої, В. Задої, О. Пікуліної, А. Дергоусової, В. Кифяка, І. Школи), а також міжнародних туристичних організацій та іноземних науковців [7–15]. Водночас вважаємо за необхідне упорядкувати дослідження попередників та зробити порівняльний аналіз напрямів розвитку логістики в туризмі, а також надати дієві рекомендації для запровадження різних видів логістичних операцій у туристичній галузі в Україні.

Метою статті є окреслення напрямів розвитку логістики в туризмі та надання дієвих рекомендацій для запровадження різних видів логістичних операцій у туристичній галузі в Україні.

Вклад основного матеріалу. Логістика – це управління рухом товарів між пунктом походження та пунктом споживання для задоволення потреб споживачів або організацій у широкому сенсі. Зважаючи на те, що наше дослідження присвячене аналізу логістичних трендів та проблем у сучасній логістиці сучасного туризму, вважаємо, що доставка продуктів і послуг, необхідних туристам відповідно до їхніх інтересів, потребує ефективної логістичної системи.

Логістична діяльність туристичного підприємства охоплює широкий спектр логістичних послуг. Це і вивчення попиту споживачів, і посередницька діяльність, і збут туристичних послуг, а також додаткові послуги, наприклад, контроль якості або страхування туристичних ризиків.

Люди подорожують із різних причин, включно з бізнесом, офіційними зустрічами, відпочинком із друзями та родиною, освітою, охороною здоров'я і навіть просто задоволенням. Туризм визначається як дозвілля, під час якого люди проводять кілька днів у новому місці, щоб оцінити нове оточення, спробувати нову їжу та подихати свіжим повітрям. Не всі мандрівники є туристами, але всі туристи є мандрівниками. Туризм є результатом сучасних соціальних домовленостей. Всесвітня туристична організація ООН визначає туризм як «переміщення людей до країн або регіонів за межі звичного середовища з метою задоволення особистих, комерційних чи професійних інтересів». Туризм є практикою проведення часу поза домом у гонитві за розвагами, відпочинком і задоволенням під час отримання комерційних послуг.

Туризм – це бізнес, пов'язаний із організацією та проведенням відпусток і відвідуванням туристичних визначних пам'яток. Логістика стосується набору послуг, що полегшують фізичне транспортування товарів, транскордонної торгівлі та транскордонного бізнесу. І в комерційному, і в державному секторах ефективно управління та інформаційно-технологічні рішення необхідні для забезпечення високоякісної логістики. У сьогоdnішньому глобальному бізнес-середовищі конкурентоспроможність країни визначається її здатністю керувати логістикою [16–20].

Важливими факторами є надійні ланцюжки поставок і надання послуг для продавців. Складність глобальних систем постачання зростає. Навколишнє середовище є головною привабливістю для мандрівників, які бажають отримати туристичний продукт. Ландшафт, морський пейзаж, пляжі та клімат є прикладами природних ресурсів. Туристам також доступні різного роду пам'ятки – від історичних місць до парків розваг. Крім того, туристичний сектор пропонує соціальні атракціони, наприклад, спілкування з місцевими жителями та пізнання їхнього способу життя.

Ланцюг поставок туристичного бізнесу на різних етапах туристичної подорожі охоплює різні туристичні послуги, що потребують логістики, а саме: для прибуття та вибуття з місця призначення потрібна транспортна логістика, а в період перебування в місці призначення потрібна логістика, що стосується отримання туристом послуг харчування, розміщення, розваг та, за необхідності, транспортного пересування.

Майбутнє туристичної індустрії передбачає урахування питань безпеки, а також комплексу соціальних, екологічних та інших чинників. Туризм значною мірою залежить від місця призначення або нового місця, а також від маркетингових стратегій просування туристичних продуктів.

Процес поведінки клієнтів у туристичній індустрії змінюється внаслідок трендів або тенденцій, у тому числі тих, що нав'язуються потенційним туристам за допомогою сучасних ефективних маркетингових технологій.

Туристична логістика стосується просторово-часової трансформації різного роду ресурсів, як-от: люди, матеріали, інформація, енергія, капітал – із метою надання високоякісних туристичних послуг за найдоступнішою ціною. Туристичні логістичні мережі є надзвичайно складними та динамічними явищами з мінливими просторовими змінами охоплення та сильною сприйнятливістю до навколишнього середовища. Складна взаємодія кількох груп видів діяльності складає туристичну логістичну систему, що виробляє туристичний товар, прийнятний для туристичного ринку. Логістична система містить підсистему туристичних пам'яток, підсистему туристичних агентств, підсистему транспорту та гостинність. Існують певні відносини між логістичними проблемами та аспектами туризму, включно з координацією, інформацією, складністю продукту, попитом і пов'язаними з ним якостями, такими як управління запасами, створення продукту та управління попитом. Управління логістикою, у найширшому розумінні, виконує та контролює ефективний потік зберігання товарів, послуг та відповідну інформацію між пунктом походження та місцем споживання з метою задоволення потреб клієнтів.

Система ISO «9000» (Міжнародна організація стандартизації) є важливим інструментом уніфікації національних стандартів туристичних послуг для створення умов надання туристові високоякісної туристичної продукції.

Транспорт, що долає фізичні обмеження відстані та відповідає потребам пересування людини у просторі, відіграє життєво важливу роль у туристичній індустрії, є ключовим рушієм соціально-економічного прогресу. Без належної транспортної системи жоден турист не зможе дістатися місця призначення, а також подорожувати в межах пункту призначення. Екскурсиводи, турсператори та особи, які подорожують для різних цілей всередині країни, сприяють розвитку транспортних перевезень.

Доставляти потрібний товар потрібному клієнту в потрібний час, працюючи над покращенням бізнес-операцій – це і є фундаментальна концепція розподілу. Потрібно організувати доставку якісної сировини, з якої виготовляють кінцевий туристичний продукт, аби попит на цей продукт із боку туристів був високим. Задоволення туристів досягається їхнім задоволенням через отримання ними якісних туристичних товарів.

Складське господарство, що полягає у зберіганні товарів на складі до їх розподілу, і зберігання запасів – це дві найважливіші концепції, що стосуються пошуку сировини, ефективного управління запасами та доставки замовлення клієнтам вчасно. Складське зберігання має бути налагоджене ефективним способом, щоб готель

отримував потрібну кількість товарів належної якості.

Туристичні фірми також стикаються із закупівлею різного виду товарів, необхідних для здійснення туристичних операцій у конкретному закладі. Закупівля передбачає вибір відповідного постачальника, узгодження умов, що стосуються оплати та доставки товарів.

Мультиплікаційний ефект туризму відображає прямий зв'язок між входами в економічну систему в формі інвестування та його результатами у вигляді рівня доходу від господарської діяльності багатьох учасників.

Таким чином, мультиплікаційні ефекти можна виміряти через зміни в рівнях доходів, результатах, зайнятості та платіжного балансу внаслідок зміни витрат на туризм. Розгляд таких аспектів, як необхідні умови логістики та ланцюга поставок, транспортування, складські приміщення, доставка та закупівля, потребує цілісного уявлення для успішного ведення туристичної діяльності. Вчені вказують на взаємозалежність галузей логістики, ланцюга поставок і туризму. Коли турист вибирає напрямок туризму для подорожі, країна, що приймає туриста, повинна забезпечити останньому доступність, розміщення та зручності.

Крім того, фактори зовнішнього середовища, такі як економічні, політичні та соціальні, мають значення для критеріїв відбору країни (рис. 1).

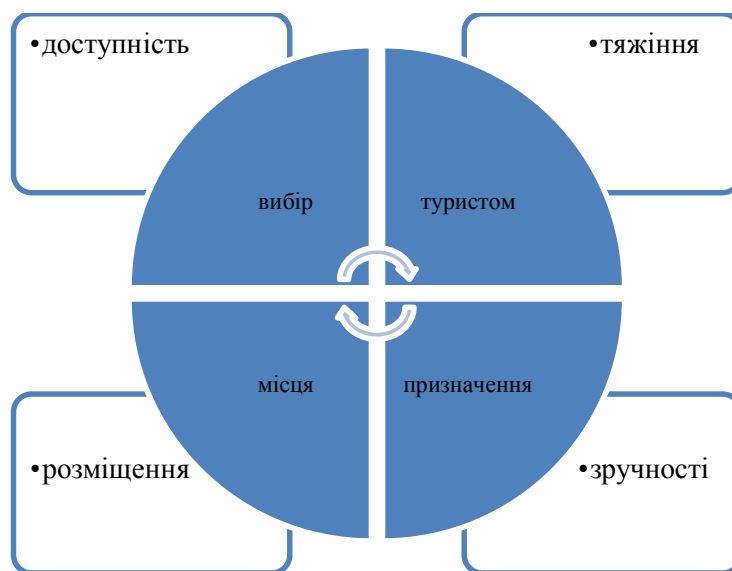


Рис. 1. Фактори, що впливають на вибір туриста подорожувати до конкретного місця призначення

Логістику в туризмі можна визначити як сукупність логістичних туристичних заходів, що відбуваються під час туристичного процесу. Це може включати транспортування, постачання ресурсів і розвиток загального туристичного продукту з використанням пов'язаних технологій обслуговування туристичних транспортних засобів і туристів, а також логістичних знань, навичок та компетентності.

Транспортування та гостинність є двома ключовими складовими логістики в концепції туризму. Перевізник повинен забезпечити необхідний транспорт та інфраструктуру.

Зважаючи на характер туристичної галузі, стратегія підвищення якості туристичних продуктів може бути в найближчому майбутньому більш розвиненою. Загалом сектори туризму та гостинності вельми орієнтовані на клієнтів сфери послуг. Продати послугу, як правило, складніше, ніж продати матеріальний продукт.

Туризм значною мірою залежить від логістики. З огляду на необхідність підтримувати потік людей, товарів і послуг логістичний сектор має важливе значення для туристичного сектора. Однак, оскільки туризм збільшує попит на такі послуги, як розподіл, зберігання і транспортування, сектор логістики виграє від туризму. Аби турист подорожував за кордоном, необхідні міжнародні транспортні послуги, такі як морські або повітряні. Транспорт є однією з основних сфер, що перетинаються між логістикою

та туризмом. Щоб допомогти транспортуванню в туристичному бізнесі, для логістики важливе значення мають відповідні інфраструктура та послуги.

Управління ланцюгом постачання – це сфера, де логістика та туризм перехрещуються. Завдання управління ланцюгом постачання логістичними компаніями полягає в тому, аби стежити, щоб продукти та послуги, необхідні для підтримки туристичної діяльності, були доступними. Наприклад, нагляд здійснюють логістичні фірми; вони контролюють запаси продуктів харчування та напоїв у готелях і ресторанах, переконуючись у наявності відповідного запасу, щоб відповідати попиту відвідувачів. Для того, щоб туристичні покупки були зроблені у відповідних часі і місці, логістика підприємства також контролює розповсюдження сувенірів та інших товарів. Гостинна складова в туризмі є найважливішим сегментом, що забезпечує задоволення туристів у дорозі або під час перебування в пункті призначення. Цей фактор значною мірою залежить від логістики, оскільки товари переважно транспортуються кораблями. У контексті інфраструктури також перетинаються логістика та туризм. Склади, об'єкти розподілу та транспортні вузли – це лише кілька прикладів інфраструктури, котрі логістичний сектор пропонує для підтримки діяльності, пов'язаної з туризмом. Ці об'єкти мають вирішальне значення для того, щоб товари та послуги могли транспортуватися швидко та ефективно, обслуговуючи потреби туристів.

Крім того, логістичні підприємства відповідають за ремонт та технічне обслуговування цих об'єктів, аби бути переконаними, що вони належним чином функціонують і здатні відповідати вимогам очікування індустрії туризму. Логістика та ланцюг постачання складаються з таких видів діяльності, як транспортування пасажирів, доставка вантажів, послуги з управління кордоном, зв'язок, банківська справа та фінанси, закупівлі і складування, без яких індустрія туризму та гостинності не може функціонувати. Інфраструктура, логістика та туризм також перетинаються. Склади, збутові та транспортні вузли – лише кілька прикладів інфраструктури, котру пропонує сектор логістики для підтримки діяльності, пов'язаної з туризмом. Ці об'єкти мають вирішальне значення для того, щоб товари та послуги могли транспортуватися швидко та ефективно, обслуговуючи потреби туристів.

У сфері обслуговування клієнтів логістика і туризм пов'язані між собою. Зокрема, у сферах транспортування та управління ланцюгами поставок логістичні фірми мають важливе значення для надання туристам чудового клієнтського досвіду. Наприклад, логістичні компанії пропонують послуги обробки багажу в аеропортах, забезпечуючи ефективне та безпечне транспортування багажу мандрівників. Подібно до авіакомпаній, готелів і пунктів прокату автомобілів, логістичні підприємства пропонують допомогу мандрівникам, якщо вона потрібна. Наприклад, у разі необхідності покинути країну походження та в'їхати до країни призначення, пройти митницю тощо. Після цього для подорожей усередині країни призначення потрібні внутрішні транспортні послуги.

Інші логістичні засоби, такі як банківська система, легкий доступ до інформації про громадську чи приватну транспортну систему, мають вирішальне значення. Готелі, ресторани повинні бути доступними для задоволення попиту широкого кола туристів. Щоб забезпечити максимальне задоволення відвідувачів, необхідно надавати якісні продукти, що можуть бути створені лише за допомогою якісної сировини та товарів. Постачання товарів і матеріалів повинно здійснюватися шляхом зберігання товарів в належних умовах і шляхом належної доставки без погіршення заданої якості продукту.

Як наслідок, існує міцний зв'язок між логістикою та туризмом. Зокрема, у сферах транспортування, управління ланцюгом постачання, інфраструктури та обслуговування клієнтів виконання логістичних операцій має вирішальне значення для туристичного бізнесу. Слід зазначити, що туризм приносить користь логістичним компаніям, оскільки він збільшує попит на такі послуги, як розподіл, зберігання та транспортування. Необхідність співпраці між двома галузями підкреслюється взаємозалежністю логістики та туризму, оскільки вони працюють разом, щоб задовольнити потреби відвідувачів і гарантувати розширення та успіх туристичного сектора.

Впровадження сучасних технологій, які здатні вирішувати одночасно соціальні та екологічні проблеми, в науковій літературі називається концепцією розумного співтовариства. На підставі цієї концепції запроваджуються концепції розумного міста в тих містах, де влада виділяє на це кошти, або там, де є інвестори, які згодні вкласти

кошти у відповідні проекти. Розумні міста пов'язані з використанням технологій для вирішення проблем різного масштабу, таких як зміна клімату, з одного боку, та добробут місцевої громади – з іншого. Сталість є основою транспортної політики та політики землекористування як у сільській, так і міській місцевостях. ООН визначила стійкість як «задоволення потреб сьогодення без підризу здатності майбутніх поколінь задовольняти власні потреби» [16]. Проте загальна «стійкість» залишається відкритою концепцією з великою кількістю інтерпретацій. Сійкість описується навколо трьох взаємопов'язаних вимірів: економічного, соціального та екологічного. Соціальна стійкість стосується таких понять, як рівність можливостей для людей, якість життя та сталий людський розвиток. Екологічна стійкість означає здатність використовувати природні ресурси без руйнування цілісності екосистем і навантаження на природне середовище та біорізноманіття. Економічна стійкість стосується ефективності та результативності економічної та технологічної діяльності, котра сприяє інвестиціям, продуктивності, економічному зростанню та потенціалу економічного виробництва.

Значна частина сучасної літератури зі сталого розвитку зосереджена навколо більш різноманітного набору цілей сталого розвитку (далі – ЦСР) ООН. Порядок денний ООН до 2030 року визначив 17 ЦСР [17].

ЦСР сталих міст і громад передбачає зробити міста та села інклюзивними, безпечними, стійкими та сталими. Інші ЦСР стосуються забезпечення доступу до надійної, стійкої та сучасної енергії для всіх.

Ключові показники ефективності (або їх ще називають індикаторами) були розроблені як інструмент для вимірювання та відстеження прогресу на шляху до цілей сталого розвитку в проектах, пов'язаних зі стійкою мобільністю та стійким туризмом. Ключові показники ефективності – це конкретні кількісно вимірні показники, що використовуються для оцінки ефективності конкретної системи чи процесу. Використання ключових показників ефективності дозволяє здійснювати безперервний моніторинг та оцінку прогресу на шляху досягнення цілей сталого розвитку, дозволяючи зацікавленим сторонам визначати сфери для вдосконалення та впроваджувати цільові заходи. Ключові показники ефективності вимірюють прогрес або рівень досягнення. Крім того, ключові показники ефективності часто є міждисциплінарними.

Концепція розумних спільнот та розумних міст більше застосовується в міських районах, а сільські райони та громади не приділяли подібної уваги з точки зору підвищення стійкості, забезпечення здорових середовищ існування та впровадження сучасних технологій. Існуючі розриви між селом і містом частково призвели до міграції із села в місто, в результаті чого міські райони стають перенаселеними. Концепція розумних сільських громад була піднята науковцями, але не було докладено достатніх зусиль на місцях владою для її реалізації. Міські громади переважно домінують у політиці, практиці та інвестиціях країн як на рівні держави, ЄС, так і на глобальному рівні [18].

Розробка та використання ключових показників ефективності у сфері сталої мобільності та сталого туризму отримали значну увагу в останні роки. Показники ефективності зосереджені на п'яти сферах сільської громади: мобільність, туризм, здоров'я, енергетика та сільське господарство. Сільська громада повинна мати таку саму мобільність, як і мешканці міст. Це означає, що повинна бути розвинена транспортна та громадська інфраструктура, що забезпечує нормальне життя мешканців села. Стосовно туризму маємо впевненість, що майже в кожній сільській громаді можна організувати щось цікаве, що буде приваблювати туриста (наприклад, фестивалі, як пісенні, так і гастрономічні, тощо). Стосовно здоров'я варто зазначити, що, безумовно, сільська громада потребує якісної медицини, насамперед якісного обстеження та потім вже лікування. Енергетиці в селі теж потрібно приділяти стільки ж уваги, і навіть більше, як у містах, адже саме в сільській місцевості є можливість встановити сонячні панелі або вітряки та інші джерела альтернативної енергії. Сільське господарство в сільській місцевості повинно бути та розвиватися, адже це джерело здорового харчування мешканців.

Розумні спільноти побудовані на розумних рішеннях, що спираються на технологічні інновації та цифровізацію. Останніми роками були розширені інноваційні дослідження інтелектуальної мобільності, і навіть незважаючи на те, що багато нових рішень є недостатньо зрілими, деякі з них, такі як транспорт за запитом, мобільність як послуга (MaaS) і мікропослуги мобільності, існують у міському середовищі протягом

багатьох років. У сільській місцевості реалізувати ці рішення на безперервній основі часто неможливо, а технологічна готовність є нижчою через відсутність впроваджених інтелектуальних рішень мобільності [18].

Розумна мобільність передбачає досягнення сталого розвитку на транспорті, а саме: зниження смертності на дорогах, щільність інфраструктури та розумне енергоспоживання транспорту. Важливими індикаторами також є викиди парникових газів, забруднювачі повітря та енергоефективність, а ще доступність. Значна роль у покращенні якості транспорту, особливо у плануванні та здійсненні великих інвестицій у транспортну інфраструктуру та автопарки, відводиться державному управлінню. Реформована транспортна політика може привести до збільшення кількості пасажирів в автобусах у межах міста та на залізничному транспорті в межах країни. Безпека є одним із головних міркувань, коли йдеться про стійкість.

Показниками сталого розвитку в транспортній сфері є такі: збереження культурних ресурсів і традицій (для кожної громади власна культура є дуже важливою, тож не можна нехтувати інтересами громади задля досягнення економічних цілей уряду, наприклад, гендерна рівність (жінки, чоловіки, діти, інваліди – всі повинні мати рівний доступ до транспортної інфраструктури), участь громадськості у прийнятті рішень, безпека, кількість станцій/зупинок, доступність основних послуг, пунктуальність, використання чистої енергії, наявність забруднювачів повітря, рівень шуму від міського транспорту, світлове забруднення, кількість зіткнень із дикими тваринами, довжина велосипедних та пішохідних доріжок, середня швидкість, загальна вартість проїзду та ін.

Розумна мобільність і розумний туризм мають міцні взаємозв'язки в сільських громадах, де варіанти транспорту та мобільності часто обмежені, а доступність створює проблеми для туристичних місць (тобто туристи просто не можуть дістатися туристичних місць, адже транспортна система не розвинена). Туризм може відігравати значну роль у сільській місцевій економіці. Інтелектуальні послуги мобільності, такі як перевезення на вимогу та послуги спільного використання автомобілів, а також громадський транспорт можуть полегшити туристам доступ до сільських територій, у такий спосіб підвищуючи привабливість цих сільських територій як туристичних напрямків. Це створює попит на нові мобільні рішення та інші вдосконалення інфраструктури, що можуть принести користь як туристам, так і місцевим мешканцям. Використовуючи передові технології та інноваційні підходи до транспорту та туризму, ці громади можуть створити відносини, що приносять користь усім учасникам.

Послуги мобільності є ключовими факторами розвитку туризму, особливо в сільській місцевості. Індикатори (показники) демонструють, як розумна мобільність може підтримувати розумний сільський туризм, зберігаючи культурні ресурси та традиції, позначаючи різні об'єкти та послуги і роблячи напрямки більш доступними для людей з обмеженими можливостями. Крім того, інтелектуальна мобільність може підвищити безпеку та доступність для туристів, зменшити кількість дорожньо-транспортних пригод, смертельних випадків і травм, а також час для реагування на надзвичайні ситуації.

Одним із ключових показників підтримки туризму є доступність до туристичних місць з огляду на розташування терміналів/зупинок транспортних засобів. Якщо туристи можуть легко отримати доступ до різних напрямків і послуг, це може бути вкрай важливим для сільського туризму.

З погляду загальної якості дороги такі показники, як: загальна якість доріг (задоволеність станом дорожньої системи), довжина велосипедних і пішохідних доріжок, обсяг моторизованого транспорту і модальна частка громадського транспорту – забезпечують комплексне розуміння якості доріг і переваг різних видів транспорту. Затримки через затори/час перебування, пропускна здатність мережі транспортних засобів, термінали та зупинки та загальна вартість подорожі (доступність місячних витрат на дорогу) є іншими показниками, що забезпечують комплексне розуміння транспортної системи та впливають на туристичний досвід і задоволення. Ще одним важливим аспектом розумної мобільності, що підтримує розумний сільський туризм, є загальна якість та ефективність транспортної системи.

Такі показники, як рівень транспортного шуму, кількість транспортних відходів і якість громадського транспорту, демонструють важливість розумної мобільності для створення позитивного туристичного досвіду для відвідувачів. Крім того, пунктуальність (вимірюється середнім часом затримки), використання чистої енергії та

відходи, пов'язані з транспортом, є важливими показниками стійкості транспортної системи. Розумна мобільність також може сприяти збереженню культурних ресурсів і традицій шляхом зменшення втрати водно-болотних угідь, сільськогосподарських угідь і вирубки лісів.

Це досягається шляхом зменшення кількості транспортних засобів на дорогах і сприяння використанню чистої енергії або електричного транспорту, що може допомогти зменшити вплив транспорту на екологію в сільській місцевості.

Сільський туризм може підтримати розвиток кращих послуг мобільності в сільській місцевості шляхом збільшення попиту. Оскільки все більша кількість туристів відвідує сільську місцевість, зростає потреба в сучасних дорогах, мостах та інших транспортних об'єктах, що можуть покращити загальні враження від подорожі.

Надання послуг мобільності для сільських жителів також може допомогти отримати вигоду від наявності та доступності громадського транспорту та мультимодальних транспортних послуг, таких як спільна мобільність, транспорт на замовлення та їзда на велосипеді. Збільшення попиту на сільський туризм сприятиме зростанню інвестицій у сільську транспортну інфраструктуру та послуги. Ініціативи з інтелектуального туризму також можуть допомогти сталому та екологічно чистому використанню енергії в транспортних системах і тим самим покращити послуги сільської мобільності.

Один із ключових показників розумного туризму, актуальний для сільської мобільності, – це наявність розвиненої транспортної інфраструктури (доглянуті дороги, мости та інша транспортна інфраструктура, що може значно покращити загальний досвід подорожі туристів, які відвідують сільську місцевість).

Доступність мультимодальних транспортних послуг, таких як пішохідні, велосипедні, спільні поїздки та громадський транспорт, також є важливим показником інтелектуального туризму в сільській мобільності. Наприклад, наявність громадського транспорту є особливо важливим для туристів, які вважають за краще користуватися саме ним з огляду на екологічність або вартість.

Розумний туризм також може відігравати важливу роль у просуванні громадського транспорту та безпеки дорожнього руху в сільській місцевості. Мова йде, зокрема, про зменшення кількості ДТП, загиблих і травмованих, а також забезпечення безпеки незахищених учасників дорожнього руху. Щодо зменшення кількості ДТП, то в Україні ефективно діє система фіксації порушень відеокамерами, котрими обладнанні складні перехрестя. Це сприяє стриманості водіїв, адже отримання штрафів на велику суму спонукає їх виконувати правила дорожнього руху, уповільнювати швидкість, поважати інших учасників руху.

Іншим важливим аспектом інтелектуального туризму є зменшення споживання енергії, забруднення і викидів парникових газів, а також збереження біорізноманіття, екосистем і ландшафтів.

Цього можна досягти шляхом впровадження ініціатив, що сприяють сталим практикам туризму та використанню чистої енергії у транспортних системах. Вишальну роль у підтримці сільського туризму також відіграють належні системи управління відходами, включно з системами управління твердими відходами та системами збору відходів.

Наявність доступних/безкоштовних паркувальних місць і доступна вартість проїзду також є важливими показниками розумного туризму в сільській місцевості.

Сприяння гендерній рівності (рівні права в усьому чоловіків, жінок, дітей, осіб різної раси, різного віросповідання, з різними фізичними можливостями, різного віку, з різним рівнем освіти тощо) також є важливим показником інтелектуального туризму в сільській місцевості. Це передбачає забезпечення доступності та безпечності транспортних систем та туристичних об'єктів для всіх членів суспільства, незалежно від їхньої статі. Доступ до природних об'єктів також є важливим показником, а наявність безпечних і доступних шляхів до природних об'єктів може значно покращити загальний досвід подорожі туристів, які відвідують сільську місцевість. Це особливо важливо для туристів, які хочуть дослідити природну красу сільської місцевості на велосипеді або пішки.

Загалом розумний туризм із розумною мобільністю може значно підвищити розвиток та сталість сільської громади. Такі показники, як підтримка громади, гендерна рівність, громадський транспорт і безпека дорожнього руху, культурна взаємодія,

культурна спадщина та автентичне представлення місцевих культур, підтримують різні ЦСР, а саме: відсутність бідності, гарне здоров'я та добробут, якісна освіта, гендерна рівність та Сталі міста і громади.

Розумний туризм підтримує Цілі сталого розвитку ООН, сприяючи сталому економічному зростанню та зменшенню бідності, зберігаючи культурні ресурси та традиції, забезпечуючи доступ до основних послуг, а також покращуючи доступність і безпеку транспортної системи. Використовуючи сучасні технології, можна підвищити сталість та інклюзивність мобільності й туризму.

Сучасні туристи потребують сучасні вектори логістичного менеджменту в туристичній сфері. Основними завданнями, що їх повинні реалізовувати логістичні компанії, є такі: балансування попиту, дослідження реальних потреб клієнтів, формування логістичного ланцюжка, забезпечення логістичної переваги, гарантування туристіві умов, що передбачають безпеку та правову захищеність (рис. 2).

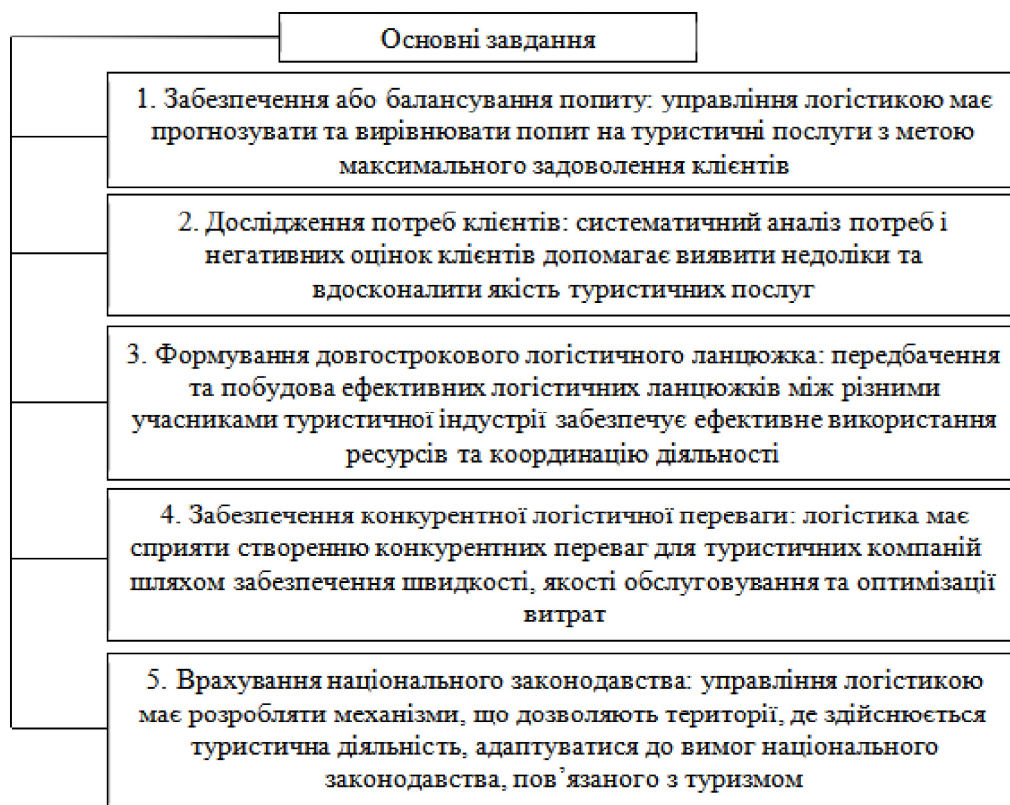


Рис. 2. Сучасні вектори логістичного менеджменту в туристичній сфері [19]

Сформуємо логістичні тренди у логістиці на найближчу перспективу:

1) *симуляція складу*. Симуляція, цифрового двійника, підвищує конкурентоспроможність компаній, що використовує технологію. Вона полягає у створенні віртуальних копій об'єктів або процесів для відтворення поведінки їхніх реальних аналогів. У логістиці таке віртуальне представлення процесів дозволяє симулювати макет реального складу, а також потік операторів та товарів. Завдяки 3D-представленню приміщення можна легко візуалізувати перспективні логістичні операції;

2) *гнучкість логістики*. Цей тренд означає, що компанії, як пропонують туристіві ті чи інші логістичні продукти, повинні вміти швидко переорієнтуватися на потреби клієнта і пропонувати саме те, на що є попит. Наприклад, якщо турист не має бажання керувати власне авто та втомлюватися, можна запропонувати йому релакс-подорож туристичною залізницею;

3) *автоматизація роботизованих процесів*. Використання цифрових технологій та роботів у найближчому майбутньому буде тільки розширюватися, а отже, профільним підприємствам потрібно оцифрувати свої послуги (там, де є можливість, організувати, наприклад, безконтактне заселення до готелю або доставку їжі за допомогою роботів);

4) *аналіз великого обсягу даних*. В умовах цифровізації повсякденного життя люди все більше стикаються з необхідністю аналізувати великі обсяги інформації. Туристові може стати в нагоді штучний інтелект, котрий зможе проаналізувати великі масиви інформації та запропонувати туристові оптимальне рішення, враховуючи його потреби;

5) *хмарні обчислення (Cloud computing)*. Cloud computing переосмислює управління бізнесом, зокрема, спосіб організації логістичних ланцюгів. Software as a service (SaaS) стане ще однією логістичною тенденцією. Діджиталізація логістичної діяльності за допомогою системи управління складом (WMS) в моделі SaaS надає доступ до неї з будь-якого пристрою з підключенням до мережі Інтернет. Наявність сучасного програмного забезпечення SaaS WMS підвищує рівень безпеки управління інформацією;

6) *дрони та логістика*. Дрони все більше охоплюють цивільне життя населення. У туристичній галузі вони можуть доставляти їжу клієнтам, передавати на мобільний телефон туриста картинку про ту чи іншу місцевість, яку він хоче відвідати (наприклад, турист відпочиває у незнайомій місцевості на пляжі, а у нього є бажання ще піти в гори, що заходяться неподалік пляжу. Саме за допомогою дрона можна подивитися, чи не буде небезпечним іти в гори, яке спорядження потрібно взяти тощо);

7) *сталій розвиток та зелена логістика*. Обізнані туристи прагнуть обирати туристичні напрямки, що пов'язані із зеленими технологіями, наприклад, утилізацією відходів, сонячними батареями, електромобілями тощо. Туристи роблять акцент на відновлюваному споживанні ресурсів [19].

Варто підкреслити, що в сучасному світі роль цифрових технологій і смарт-рішень посилюється. Ринок цифрової логістики передбачає автоматизацію, IT-рішення і хмарні сервіси. Туристичні компанії планують активно впроваджувати логістичні інструменти: фулфілмент-центри, планування, трекінг. Смарт-технології здатні не лише забезпечити прозорість ланцюгів конкретної туристичної подорожі, а й допомогти проаналізувати і спрогнозувати обсяги туристських прибутків [19].

Таблиця 1

Напрями використання Big Data, Machine Learning та Internet of Things в логістиці [19]

№ з/п	Напрямок використання	Характеристика
1.	Складська роботизація	Застосування розумних навантажувачів і дронів у складській логістиці дає змогу автоматизувати переміщення предметів всередині складу та зменшити витрати.
2.	Скорочення операцій, що не додають цінності, за методологією Lean	Застосування голосових інтерфейсів і систем керування складом, що працюють на основі голосових команд, дає змогу спростити та прискорити робочі процеси на складі.
3.	Обов'язкове маркування продукції	Використання RFID-міток або DataMatrix-кодів для маркування продукції полегшує відстеження переміщення товару протягом ланцюжка поставок.
4.	Трекінг вантажів за допомогою RFID-міток	Використання RFID-міток дає змогу стежити за переміщенням товарів протягом усього ланцюжка поставок. Це допомагає зменшити ризик втрати товарів.
5.	Оптимізація фінального етапу доставки («остання миля»)	Оптимізація доставки товарів до споживачів є важливим аспектом логістики. Збір та аналітика даних про міську інфраструктуру, ремонт доріг, затори та інші фактори допомагають підібрати оптимальні маршрути і засоби транспорту для швидкої та надійної доставки товарів.

Відповідно до Білої книги транспорту Європейського Союзу кращий вид транспорту буде результатом більшої інтеграції модальних мереж: аеропортів, портів, залізничних станцій, метро та автобусних станцій, адже вони повинні бути все більше пов'язані між собою та перетворені на мультимодальні сполучні платформи для пасажирів. Деякі вчені пишуть про транспортні проблеми своєї країни, пропонують шляхи їх вирішення. Наприклад, фахівці з Індонезії виявили, що найбільшим попитом серед населення користується водний транспорт, котрий потрібен, аби дістатися на роботу та додому. Водночас інфраструктура інших видів транспорту, наприклад

автомобільного, знаходиться в жалюгідному стані. Вчені з Індії описують систему громадського транспорту своєї країни як недостатньо розвинену в більшості міст. Відсутність розвиненої транспортної інфраструктури і зручного транспортного сполучення між містами є однією з головних проблем. Містам бракує інфраструктури для створення фізичної інтеграції між різними видами транспорту. Транзитні послуги, запроваджені в різні часи, розроблені у такий спосіб, що стає складно отримати як засоби пересування, так і паркувальні місця для пересадки на інші види транспорту. Будівництво сучасної інфраструктури, перепланування міських доріг та забезпечення зручних пішохідних доріжок допоможуть створити фізично інтегровану мультимодальну транспортну систему. Постачальник міських автобусних перевезень обслуговує громадський транспорт у міських районах індійських міст разом із кількома приватними операторами. Транзитний транспорт конкурує зі стандартним видом громадського транспорту міста. Небажання приватних перевізників офіційно оформлювати свою діяльність та узгоджувати маршрут надання послуг із міським автобусом/метро/приміською залізницею є значною перешкодою для формування ефективної інтегрованої мультимодальної транспортної системи в містах Індії. Деякі вчені пишуть про потребу в «розумних транспортних системах», аби забезпечити безпеку пасажирів. Швидке збільшення різних типів транспортних засобів вимагає побудови інтелектуальних транспортних систем. Глобальна транспортна система, що складається з різномірних транспортних потоків, гостро потребує інтелектуалізації транспортних засобів та транспортної інфраструктури для забезпечення ефективного управління ними та підвищення якості транспортних послуг. Створення когнітивної мультимодальної транспортної системи не тільки значно зменшить середній час перевезення пасажирів, а й сприятиме підвищенню безпеки.

Туризм розвивається стрімко, і в результаті потреби туристів зростають, а отже, і індустрія туризму потребує все більшої кількості інновацій. Потрібно облаштовувати смарт-міста для туристів, поєднувати транспортну інфраструктуру з існуючими пам'ятками та місцями відпочинку. Проблема скорочення транзитного часу за допомогою інтермодальних терміналів є ключем до привабливості громадського транспорту. Основа моделі передбачає співвідношення видів транспорту та їхніх розкладів руху, а також розташування платформ так, аби максимально зменшити рух між ними, також бажано використання єдиного квитка тощо.

Популярним логістичним рішенням транспортного сектора в туризмі можуть стати пасажирські хаби. Саме хаби в різних містах чи країнах можуть об'єднувати різні види транспорту, пропонуючи пасажирам єдиний квиток та зручне місце очікування транспорту [20].

Багато вчених із різних країн у своїх дослідженнях приділяють увагу організації мультимодальних пасажирських перевезень. Деякі з них орієнтовані на побудову розумного міста зі зручною транспортною інфраструктурою та розв'язками, інші – не лише на місцевих мешканців, а й на туристів. Всі дослідження спрямовані на покращення основних послуг, що надаються пасажирам, – транспортування. Також приділяється увага додатковим супутнім послугам.

Задля побудови успішного бізнесу туристичній компанії потрібно побудувати власну унікальну логістичну стратегію. Повинні бути чітко визначені оперативні та стратегічні цілі підприємства. Персонал повинен вміти оцінити потенційний ринок туристів, а також запропонувати саме те, на що є попит (або сформувати цей попит). Наявні технічні засоби підприємства повинні бути сучасними, зараховуючи програмне забезпечення. Важливим аспектом є фінансування логістичного підприємства, тож власникам потрібно подбати про власні та залучені кошти задля реалізації амбітних логістичних проєктів. Крім того, слід прорахувати можливі ризики, та мінімізувати їх. Важливими напрямками удосконалення логістичних елементів у туристичній індустрії є: динамічний розвиток інформаційних технологій та їх своєчасне використання на практиці в різних секторах сфери послуг; гнучке планування руху транспортних та соціальних туристичних потоків, що дасть змогу оптимізувати використання ресурсної бази туристичної індустрії регіону та країни загалом; перспективний розвиток туристичної інфраструктури з урахуванням результатів аналізу стратегічного планування території; гармонійна інтеграція регіональних логістичних систем у державну, що надасть додаткового імпульсу багатосторонньому розвитку не тільки туристичної індустрії та сфери послуг, а й інших секторів економіки; активне

просування та інтеграція туристичних програм і логістичних проєктів у регіональні програми розвитку території [22].

Попри загальносвітові тенденції поглиблення співробітництва видів транспорту у ланцюгах обслуговування пасажирів, наразі в Україні мультимодальні пасажирські перевезення не отримали значного поширення. Але усі країни розуміють: щоб краще надавати транспортні послуги пасажирам необхідно розвивати мультимодальні пасажирські перевезення, розробити систему так званих комбінованих пасажирських перевезень за принципом «потяг-автобус (автомобіль)», «потяг-велосипед», «потяг-літак», «потяг-теплохід». Тому зараз існує гостра потреба у розвитку чіткої організації пасажирських перевезень і сучасних логістичних систем загалом.

Найбільш вагомим чинником, що стримує розвиток мультимодальних перевезень в Україні, на думку вчених, є відсутність належного інституціонального забезпечення для визначення методів та принципів підтримки і стимулювання розвитку взаємодії різних видів транспорту під час обслуговування пасажирів. Низький рівень розвитку мультимодальних перевезень є результатом правової неврегульованості питань організації.

Окрім цього, розвиток мультимодальних пасажирських перевезень в Україні стримується також відсутністю спеціалізованої інфраструктури, здатної надавати мультимодальні послуги під час перевезення пасажирів.

У розвинутих країнах розбудова сучасних мультимодальних пасажирських комплексів здійснюється за рахунок стимулювання процесів створення системи пасажирських хабів, в межах якої реалізуються принципи забезпечення якості на засадах модальності в обслуговуванні пасажирів [21].

У транспортних перевезеннях пасажирів завжди щонайбільше цікавлять комфорт, якість, ціна, сервіс та безпечність поїздки. Раніше у пасажира була менша «зона комфорту», вона охоплювала: зручну подорож у вагонах класу купе або СВ, наявність постільної білизни, наявність вагона-ресторану у поїзді, кондиціонеру та додаткових послуг на вокзалах та у потягах. Але зараз усе змінилося, а особливо умови карантину показали, що пасажиру замало лише комфортної подорожі, чистої білизни, чаю або кави. Пасажир хоче отримати безпечної, швидкої, комфортної подорожі за сприятливою ціною, гарного сервісного обслуговування, якісного гарячого харчування, наявності Інтернету, отримання додаткової інформації про різні додаткові послуги, що надаються різними видами транспорту, мати можливість пільгових перевезень, якісного сервісного обслуговування та ін.

Так що ж таке «зона комфорту пасажира»? «Зона комфорту пасажира» – це стан, коли людина протягом усієї поїздки, починаючи з дому і аж до місця призначення, отримує максимальний спектр послуг різними видами транспорту (можливо, за єдиним квитком), коли, не виходячи з дому, за допомогою смартфона або планшету, не докладаючи додаткових зусиль та нервів, вона може отримати повну інформацію про подорож: ціну поїздки, час у дорозі, обрати зручні види транспорту для себе, сформувати індивідуальний маршрут та пакет послуг.

У «зоні комфорту пасажира» найголовніше – це рівень задоволеності потреби споживача послуги; чим більшою є потреба, тим більшою стає «зона комфорту пасажира». Ключовим інноваційним трендом розвитку залізничного транспорту, що визначає напрями та інструменти зростання пасажирських перевезень, є цифровізація. Тому запровадження новітніх технологій, методів, стратегій приведе до більшої зацікавленості пасажирів у таких послугах.

Отже, для підвищення «зони комфорту пасажира» необхідно розвивати мультимодальні пасажирські перевезення та впроваджувати хаби, що нададуть нові можливості для отримання якісних, комфортабельних послуг із новими, більшими можливостями. З кожним роком, із розвитком усіх видів транспорту та підвищенням вимог пасажирів до якості обслуговування, в тому числі формування потреби у мультимодальності перевезень, концепція створення пасажирських хабів ще більш активно почала втілюватися в життя. Сьогодні хаби функціонують не лише в місцях концентрації пасажиропотоку, а й активно формуються на різних видах транспорту із метою підвищення якості обслуговування пасажирів.

Хаб – це транспортний вузол, у якому сходяться транспортні потоки; місце концентрації пасажиропотоків, де відбувається пересадка пасажирів з одного виду транспорту на інший; це вузловий, досить значний за масштабами, транзитний аеропорт,

що розміщується на перетині стратегічних пасажирських маршрутів. Отже, пасажирський хаб є транзитним пунктом, де відбувається пересадка пасажирів на інший напрямок чи вид транспорту, а також надаються послуги із сервісного обслуговування.

Вивчення світового досвіду втілення проєктів розвитку інфраструктури сектора пасажирських перевезень дозволило обґрунтувати доцільність формування в Україні системи залізничних пасажирських хабів як комплексу з реалізації мультимодальних перевезень пасажирів на залізничному транспорті. Цікавим прикладом є транспортний вузол «Шінагава» (Shinagawa), розташований в одному з центральних районів Токіо. У ньому перетинаються: міжрегіональний транспорт (швидкісна лінія Токайдо), регіональний транспорт (4 лінії експресних і звичайних залізниць), міський транспорт (2 лінії метрополітену). За рахунок організації маршрутного руху лініями метро фактично через вузол проходять 10 ліній міської системи швидкісного позавуличного транспорту, міський пасажирський транспорт – автобуси та таксі. У вузлі Шінагава розташований великий багатофункціональний центр, що являє собою один із фокусів системи центрів японської столиці. Платформа забезпечує пішохідні зв'язки між собою та прохід до інфраструктури. На ній розташовані: вхідні групи на кожну з перерахованих вище систем пасажирського транспорту, квиткові каси, зали очікування, об'єкти попутного обслуговування (роздрібна торгівля, кафе, інформаційні служби).

Вся інформація для пасажирів забезпечується єдиною системою, що складається з динамічних табло, інформаційних бюро та терміналів. На транспортно-пересадочному вузлі значна увага приділяється безпеці пасажирів та персоналу, що забезпечується поліцейським патрулюванням, системами відеоспостереження за всіма частинами вузла, спецзасобами (вибухобезпечними урнами, димодетекторами) тощо.

Ще одним прикладом є залізничний вокзал Терміні (Stazione Termini) – найбільший у Римі. Щодня він обслуговує сотні внутрішніх та міжнародних напрямків, пов'язуючи столицю з іншими містами Італії та Європи. Терміні – це не тільки головний залізничний вузол Італії (а подорожувати містами Італії на поїзді неймовірно просто, зручно, легко і недорого), але і можливість швидко потрапити до аеропорту на аероекспресі «Леонардо» або з'їздити в аутлети на спеціальних автобусах-шаттлах, що відправляються звідси ж. Тут працюють аптека, магазини і кафе, є банки і обмінники, кафе і ресторани, супермаркети, центри соціальної допомоги, фітнес-центри, камери схову та пункти розшуку багажу, пошта, відділ поліції, каси, офіси туроператорів та ін. Щодня вокзал Терміні в Римі обслуговує понад 480 тисяч осіб, його річний пасажиропотік перевищує 150 млн [22].

Активно підтримує ініціативу зі створення мультимодальних хабів і Казахстан. Зокрема, у 2018 р. було відкрито мультимодальний транспортний хаб порту Курик, що розміщений на лінії Транскаспійського міжнародного транспортного маршруту та здатен обслуговувати автомобільні та залізничні пороми незалежно від сезону [21].

Варто констатувати, що розвиток хабів у розвинутих країнах Європи розглядається як ключовий інструмент підвищення якості обслуговування та розвитку мультимодальних перевезень, оскільки їх створення дозволяє досягнути низки суттєвих ефектів, що мають як загальнодержавне, так і вузькогалузеве значення.

В Україні АТ «Укрзалізниця» передбачалося створення залізничного пасажирського хабу в Мукачеві з метою покращення пасажирського сполучення з країнами ЄС. Ініціативою передбачалося, що залізничний пасажирський вокзал «Мукачеві» з'єднають за допомогою переходу з комбінованою колією, де будуть проведені роботи з облаштування комфортних зон для здійснення посадок на поїзди, що прямуватимуть до Угорщини, Словаччини, Румунії. Однак проєкт досі залишається нереалізованим через відсутність вільних коштів в АТ «Укрзалізниця» [22].

Україна є важливим для європейських та азіатських країн транспортним коридором та привабливим туристичним центром, тому створення пасажирських хабів – це ключовий напрям розвитку ефективності функціонування пасажирського комплексу залізничного транспорту. Але хаби потрібні не тільки для розвитку мультимодальних пасажирських та туристичних перевезень – залізничні вокзали можуть стати серцем такого транспортно-пересадочного вузла, що функціонує у взаємозв'язку з усіма іншими видами транспорту. Сфера взаємодії основного залізничного хаба з іншими видами транспорту представлена на рис. 3.

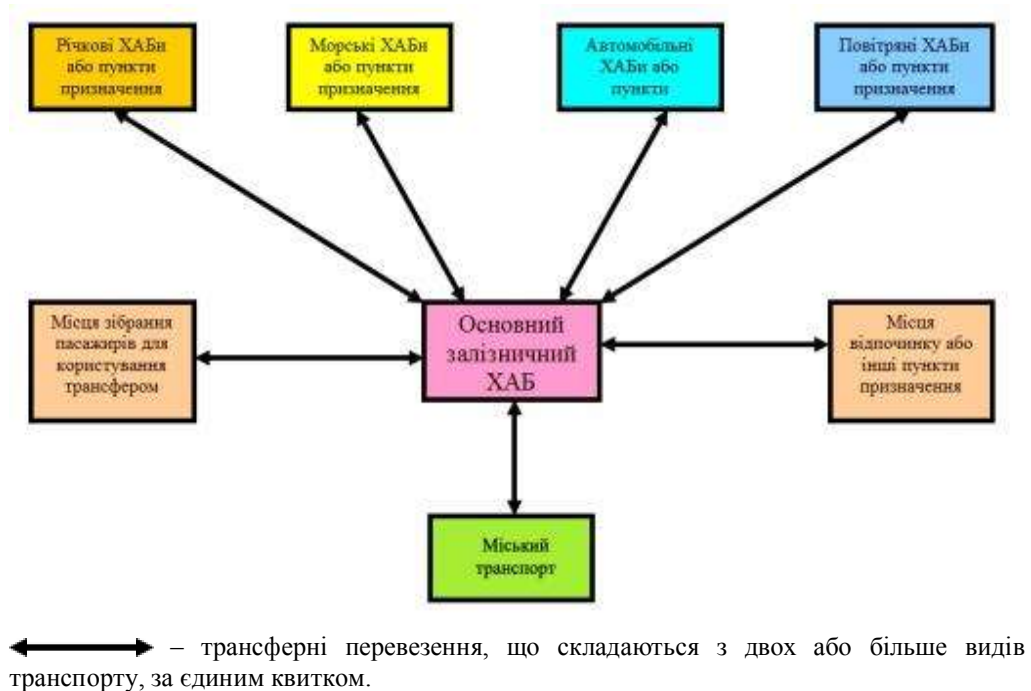


Рис. 3. Сфера взаємодії основного залізничного хаба з іншими видами транспорту [22]

Зараз на залізничних вокзалах надається певний спектр послуг, що не належать до основних їхніх функцій. Зокрема, здійснюється пересадка пасажирів з одного напрямку руху на інший, але вона не зовсім оптимізована і потребує удосконалення; пересадка пасажирів із пасажирських перевезень дальнього сполучення на швидкісні та приміські поїзди й у зворотному русі. Необхідна також додаткова ув'язка графіків руху вказаних поїздів, що потребує зменшення загального терміну руху пасажирів; а ще – пересадка пасажирів із залізничних поїздів на усі можливі види місцевого транспорту (метро, трамвай, тролейбус, автобус) для перевезення їх додому або до інших місцевих вокзалів. Така функція зараз виконується місцевими органами влади. Для вирішення цього питання потрібен системний підхід, що дозволить визначити обсяг необхідних функцій, котрі має виконувати залізничний пасажирський хаб [22].

Закордонний досвід свідчить, що до додаткових функцій залізничних хабів належать: надання торговельно-розважальних та інформаційних послуг для організації зручних умов перебування пасажирів в очікуванні наступних видів транспорту; організація трансферних перевезень пасажирів для їхньої подальшої подорожі іншими видами транспорту (автобусами, літаками, річковими та морськими пароплавами та ін.); надання пасажиром послуг із подорожі різними видами транспорту за єдиним квитком [22].

Доцільно виділити базові та розширені функції, що будуть реалізовуватися в межах залізничного пасажирського хабу. Так, до базових функцій залізничного пасажирського хабу варто віднести: обслуговування в процесі посадки-висадки та переміщення пасажирів за єдиним квитком; санітарно-гігієнічне обслуговування; послуги з відпочинку; організацію виконання вантажних та поштових операцій (камери схову, багажні термінали), зокрема операції зі приймання, зберігання, видачі та переміщення ручної покладі; оформлення документації на багаж, упакування багажу, оренду багажних візків; інформаційно-довідкове обслуговування. До розширених функцій залізничного пасажирського хабу віднесено: надання торговельно-розважальних послуг під час очікування; організацію роздрібною торгівлі через торговельні центри, мафи; організацію культурно-просвітницьких заходів; харчове обслуговування; страхове обслуговування; туристичне обслуговування; побутове обслуговування; фінансово-юридичне обслуговування; додаткове обслуговування [23].

Найголовніша функція хабів – це оптимізація графіку руху пасажирських поїздів різних видів сполучення для скорочення терміну перебування пасажирів на

залізничних вокзалах в очікуванні інших поїздів та пересадочних трансферів.

Для будівництва залізничних транспортних хабів мають бути дотримані такі умови [22]: наявність на конкретній залізничній станції великої кількості поїздів різних напрямків та категорій, із яких пасажирів пересідають для подальшої подорожі на інші поїзди та види транспорту; поєднання у транспортному залізничному хабі усіх видів загальнодержавного та міського транспорту.

Залізничний пересадочний центр не може існувати без трансферних перевезень, загального графіку руху та великої кількості пасажирів. Інакше не може бути, оскільки між залізничним пересадочним центром та аеропортами, річковими та морськими вокзалами майже завжди є певна відстань, котру бажають вчасно подолати багато пасажирів, аби подорожувати далі.

Висновки. Прогресивним напрямом логістичних трендів майбутнього є модернізація інфраструктури пасажирського комплексу транспорту шляхом створення в країні системи пасажирських хабів.

Можна виділити такі логістичні тренди на найближчу перспективу: симуляція складу, гнучкість логістики, автоматизація роботизованих процесів, аналіз великого обсягу даних, сталий розвиток, а зелена логістика.

Майбутнє туристичної індустрії передбачає безпеку, а також урахування комплексу соціальних, екологічних та інших чинників. Туризм значною мірою залежить від місця призначення або нового місця, а також від маркетингових стратегій просування туристичних продуктів. Поведінка клієнтів у туристичній індустрії змінюється внаслідок трендів або тенденцій, у тому числі тих, що нав'язуються потенційним туристам за допомогою сучасних ефективних маркетингових технологій.

Список використаних джерел

1. Martseniuk L., Charkina T., Chernova N., Batmanglich C. Military tourism as a strategic direction of internal tourism in Ukraine. *Philosophy, Economics and Law review*. 2023. Vol. 3. No. 1. P. 116–127. URL: https://phelr.dduvs.in.ua/wp-content/uploads/files/3_1/116-127.pdf.
2. Марценюк Л. В., Батмангліч К. Напрями зниження негативного впливу коронавірусу на туристичну сферу. *Науковий вісник Дніпропетровського державного університету внутрішніх справ*. 2020. № 3. С. 214–221. URL: <https://crust.ust.edu.ua/items/1b53016d-3bf4-4812-a3a4-af66633a7725>.
3. Бараш Ю. С., Марценюк Л. В., Чаркіна Т. Ю. Інноваційний розвиток пасажирських компаній за рахунок обслуговування туристичних перевезень. *Ефективна економіка*. 2017. № 12. URL: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=5928>.
4. Бандурко А. О., Марценюк Л. В., Власова О. П. Альтернативні напрями розвитку пасажирських залізничних компаній в Україні. *Ефективна економіка*. 2019. № 3. URL: http://www.economy.nayka.com.ua/pdf/3_2019/5.pdf.
5. Гненний О. М., Марценюк Л. В., Чаркіна Т. Ю., Орловська О. В., Проценко В. М. Туризм як стратегічний напрям розвитку залізничного підприємства : монографія / за заг. ред. Л. В. Марценюк. Дніпро : Журфонд, 2020. 188 с.
6. Чаркіна Т. Ю., Марценюк Л. В., Задоя В. О., Пікуліна О. В. Стратегічні напрями управління готельно-ресторанним бізнесом в умовах кризи. *Економіка та держава*. 2021. № 2. С. 19–23.
7. Kovalenko-Marchenkova Ye., Verkhoglyadova N., Kakhovska O. Foreign experience of «green construction» promotion and possibility of its implementation in Ukraine // Sustainable housing and human settlement : monograph. Chapter VI. Dnipro, Bratislava : SHEE «Prydniprovsk State Academy of Civil Engineering and Architecture» ; Slovak University of Technology in Bratislava, 2018. 263 p. P. 215–221.
8. Kovalenko-Marchenkova Ye., Verkhoglyadova N., Kakhovska O. Economic insecurity transformation in conditions of structural modernization of the Ukrainian economy // Economic security at risk: findings from digitalization of the national economy : collective monograph. Bydgoszcz, Poland : University of Economy in Bydgoszcz ; Publishing House, 2019. Vol. 5. 316 p. P. 37–63.
9. Kovalenko-Marchenkova Ye. Management of human resources reward system as the element of enterprise's effectiveness // Scientific approaches to modernizing the economic system: vector of development : collective monograph. Lviv-Toruń : Liha-Press, 2020. 392 p. P. 115–132.
10. Kovalenko-Marchenkova Ye., Kakhovska O., Galushko O. Green construction as a priority vector of the Ukrainian construction industry development. *Economic-administrative and informative-analytical innovations in construction : International scientific-practical conference* (Kyiv, May 23–24, 2019). Kyiv, 2019. P. 84–85.
11. Kovalenko-Marchenkova Ye., Luchaninova O., Markina L., Zhovnirchuk Ya., Mishchenko D. Professional competence development of future professionals in vocational education for the labour market. *Práxis Educacional, Vitória da Conquista – Bahia Brasil*. 2020. Edição Especial. Vol. 16. № 37. P. 203–223.
12. Гребенюк Г. М., Чаркіна Т. Ю., Марценюк Л. В., Пікуліна О. В. Інноваційний підхід

до розвитку туризму та готельно-ресторанного бізнесу України в умовах кризи. *Агроевіт*. 2021. № 5/6. С. 57–62.

13. Марценюк Л. В., Гненний М.В., Фурфаро Р. Розробка напрямів відновлення туристичної сфери України з урахуванням світових інновацій. Науковий вісник Дніпропетровського державного університету внутрішніх справ. 2023. № 1. С. 339–345. URL <https://visnik.dduvs.in.ua/wp-content/uploads/2023/04/1/1-2023-339-345.pdf>.

14. Pshinko O., Martseniuk L., Bobyl V., Kakhovska O. Economic and mathematical models of development of the railway tourism. *International Transport Infrastructure, Industrial Centers and Corporate Logistics : Fifteenth Scientific and Practical International Conference* (NTI-UkrSURT 2019). 2019. Vol. 67. 06044. URL: https://www.shs-conferences.org/articles/shsconf/abs/2019/08/shsconf_NTI-UkrSURT2019_06044/shsconf_NTI-UkrSURT2019_06044.html.

15. Martseniuk L., Cherniak N., Tishchenkova S., Botvinov R. Economy, public administration and legal relations under the permanent armed conflicts: paradoxes and regularities of development. *Economic Annals-XXI*. 2020. Vol. 181. Issue 1–2. P. 4–17.

16. How the war in Ukraine will affect European tourism. *Globetrender*. URL: <https://globetrender.com/2022/04/28/how-the-war-in-ukraine-will-affect-european-tourism>.

17. Hristov I., Chirico A. The role of sustainability key performance indicators (KPIs) in Implementing Sustainable Strategies. *Sustainability*. 2019. Vol. 11. Issue 20. 5742. URL: <https://www.mdpi.com/2071-1050/11/20/5742>.

18. Ahonen V., Merisalo V., Hussain S., Pekkala V., Leviäkangas P. Are smart mobility pilots in Finland fostering sustainability? – An assessment. *Transport Research Arena (TRA) Conference*. 2023. P. 3869–3876. URL: <https://oulu.repo.oulu.fi/bitstream/handle/10024/46824/nbnfioulu-202312153834.pdf?sequence=1&isAllowed=y>.

19. Кожухівська Р. Б. Логістичний Інтернет-провайдинг у туризмі. *Держава та регіони. Серія : Економіка та підприємництво*. 2019. № 4. С. 196–200. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/drep_2019_4_36.

20. Pshinko O., Charkina T., Martseniuk L., Orlovska O. Hubs as a Key Tool for Improving the Quality of the Service and Development of Multimodal Passenger Traffic. *Transport Problems*. 2022. Vol. 17. Issue 1. P. 201–214. URL: <https://crust.ust.edu.ua/items/e3aba693-8f14-48f0-a222-a5ae52feb5ce>.

21. Martseniuk L., Kandel B. K., Kovalenko-Marchenkova Ye. Passenger Transport Hubs: Thematic Overview. *Philosophy, Economics and Law Review*. 2022. Vol. 2. No. 1. P. 76–87. URL: <https://crust.ust.edu.ua/items/e3aba693-8f14-48f0-a222-a5ae52feb5ce>.

22. Чаркіна Т. Ю. Теоретико-методологічні основи формування системи антикризового управління пасажирським комплексом залізничного транспорту : дис. ... д-ра екон. наук / 08.00.03. Харків, 2021. 565 с.

23. Басовський І. С., Марценюк Л. В. Залізничний туризм як інструмент забезпечення сталого розвитку і розумної мобільності населення. *Світові досягнення і сучасні тенденції розвитку туризму та готельно-ресторанного господарства : матеріали II Міжнародної науково-практ. конф.* (м. Запоріжжя, 10 лист. 2023 р.). Запоріжжя : НУ «Запорізька політехніка», 2023. С. 399–402.

Надійшла до редакції 14.12.2023

References

1. Martseniuk, L., Charkina, T., Chernova, N., Batmanghlich, C. (2023) Military tourism as a strategic direction of internal tourism in Ukraine. *Philosophy, Economics and Law review*. Vol. 3. No. 1, pp. 116–127. URL: https://phelr.dduvs.in.ua/wp-content/uploads/files/3_1/116-127.pdf.

2. Martseniuk, L. V., Batmanghlich, K. (2020) Napriamy znyzhennia nehatyvnoho vplyvu koronavirusu na turystychnu sferu [Directions for reducing the negative impact of the coronavirus on the tourism sector]. *Naukovyi visnyk Dnipropetrovskoho derzhavnoho universytetu vnutrishnikh sprav*. № 3, pp. 214–221. URL: <https://crust.ust.edu.ua/items/1b53016d-3bf4-4812-a3a4-af66633a7725>. [in Ukr.].

3. Barash, Yu. S., Martseniuk, L. V., Charkina, T. Yu. (2017) Innovatsiyni rozvytok pasazhyrskykh kompanii za rakhunok obsluhovuvannia turystychnykh perevezen [Innovative development of passenger companies at the expense of tourist transport services]. *Efektivna ekonomika*. № 12. URL: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=5928>. [in Ukr.].

4. Bandurko, A. O., Martseniuk, L. V., Vlasova, O. P. (2019) Alternatyvni napriamy rozvytku pasazhyrskykh zaliznychnykh kompanii v Ukraini [Alternative directions of development of passenger railway companies in Ukraine]. *Efektivna ekonomika*. № 3. URL: http://www.economy.nayka.com.ua/pdf/3_2019/5.pdf. [in Ukr.].

5. Hnennyi, O. M., Martseniuk, L. V., Charkina, T. Yu., Orlovska, O. V., Protsenko, V. M. (2020) Turyzm yak stratehichni napriam rozvytku zaliznychnoho pidpriemstva [Tourism as a strategic direction for the development of railway enterprises] : monohrafiia / za zah. red. L. V. Martseniuk. Dnipro : Zhurfond. 188 p. [in Ukr.].

6. Charkina, T. Yu., Martseniuk, L. V., Zadoia, V. O., Pikulina, O. V. (2021) Stratehichni napriamy upravlinnia hotelno-restorannym biznesom v umovakh kryzy [Strategic directions of hotel and restaurant business management in crisis conditions]. *Ekonomika ta derzhava*. № 2, pp. 19–23. [in Ukr.].

7. Kovalenko-Marchenkova, Ye., Verkhoglyadova, N., Kakhovska, O. (2018) Foreign

experience of «green construction» promotion and possibility of its implementation in Ukraine // Sustainable housing and human settlement : monograph. Chapter VI. Dnipro, Bratislava : SHEE «Prydniprovsk State Academy of Civil Engineering and Architecture» ; Slovak University of Technology in Bratislava. 263 p., pp. 215–221.

8. Kovalenko-Marchenkova, Ye., Verkhoglyadova, N., Kakhovska, O. (2019) Economic insecurity transformation in conditions of structural modernization of the Ukrainian economy // Economic security at risk: findings from digitalization of the national economy : collective monograph. Bydgoszcz, Poland : University of Economy in Bydgoszcz ; Publishing House. Vol. 5. 316 p., pp. 37–63.

9. Kovalenko-Marchenkova, Ye. (2020) Management of human resources reward system as the element of enterprise's effectiveness // Scientific approaches to modernizing the economic system: vector of development : collective monograph. Lviv-Toruń : Liha-Press. 392 p., pp. 115–132.

10. Kovalenko-Marchenkova, Ye., Kakhovska, O., Galushko, O. (2019) Green construction as a priority vector of the Ukrainian construction industry development. *Economic-administrative and informative-analytical innovations in construction : International scientific-practical conference* (Kyiv, May 23-24, 2019). Kyiv, pp. 84–85.

11. Kovalenko-Marchenkova, Ye., Luchaninova, O., Markina, L., Zhovnirchuk, Ya., Mishchenko, D. (2020) Professional competence development of future professionals in vocational education for the labour market. *Práxis Educacional, Vitória da Conquista – Bahia Brasil*. Edição Especial. Vol. 16. № 37, pp. 203–223.

12. Hrebeniuk, H. M., Charkina, T. Yu., Martseniuk, L. V., Pikulina, O. V. (2021) Innovatsiyni pidkhid do rozvytku turyzmu ta hotelno-restorannoho biznesu Ukrainy v umovakh kryzy [Innovative approach to the development of tourism and hotel and restaurant business of Ukraine in crisis conditions]. *Ahrosvit*. № 5/6, pp. 57–62. [in Ukr.].

13. Martseniuk, L. V., Hnennyi, M.V., Furfaro, R. (2023) Rozrobka napriamiv vidnovlennia turystychnoi sfery Ukrainy z urakhuvanniam svitovykh innovatsii [Development of directions for the restoration of the tourism sphere of Ukraine taking into account global innovations]. *Naukovyi visnyk Dnipropetrovskoho derzhavnoho universytetu vnutrishnikh sprav*. № 1, pp. 339–345. URL: <https://visnik.dpuvs.in.ua/wp-content/uploads/2023/04/1/1-2023-339-345.pdf>. [in Ukr.].

14. Pshinko, O., Martseniuk, L., Bobyl, V., Kakhovska, O. (2019) Economic and mathematical models of development of the railway tourism. *International Transport Infrastructure, Industrial Centers and Corporate Logistics : Fifteenth Scientific and Practical International Conference* (NTI-UkrSURT 2019). Vol. 67. 06044. URL: https://www.shs-conferences.org/articles/shsconf/abs/2019/08/shsconf_NTI-UkrSURT2019_06044/shsconf_NTI-UkrSURT2019_06044.html.

15. Martseniuk, L., Cherniak, N., Tishchenkova, S., Botvinov, R. (2020) Economy, public administration and legal relations under the permanent armed conflicts: paradoxes and regularities of development. *Economic Annals-XXI*. Vol. 181. Issue 1–2, pp. 4–17.

16. How the war in Ukraine will affect European tourism. *Globetrender*. URL: <https://globetrender.com/2022/04/28/how-the-war-in-ukraine-will-affect-european-tourism>.

17. Hristov, I., Chirico, A. (2019) The role of sustainability key performance indicators (KPIs) in Implementing Sustainable Strategies. *Sustainability*. Vol. 11. Issue 20. 5742. URL: <https://www.mdpi.com/2071-1050/11/20/5742>.

18. Ahonen, V., Merisalo, V., Hussain, S., Pekkala, V., Leviäkangas, P. (2023) Are smart mobility pilots in Finland fostering sustainability? – An assessment. *Transport Research Arena (TRA) Conference*, pp. 3869–3876. URL: <https://oulu.repo.oulu.fi/bitstream/handle/10024/46824/nbnfioulu-202312153834.pdf?sequence=1&isAllowed=y>.

19. Kozhukhivska, R. B. (2019) Lohistychni Internet-provaidnyh u turyzmi [Logistics Internet-providing in tourism]. *Derzhava ta rehiony. Seriya : Ekonomika ta pidpriemnytstvo*. № 4, pp. 196–200. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/drep_2019_4_36. [in Ukr.].

20. Pshinko, O., Charkina, T., Martseniuk, L., Orlovska, O. (2022) Hubs as a Key Tool for Improving the Quality of the Service and Development of Multimodal Passenger Traffic. *Transport Problems*. Vol. 17. Issue 1, pp. 201–214. URL: <https://crust.ust.edu.ua/items/e3aba693-8f14-48f0-a222-a5ae52feb5ce>.

21. Martseniuk, L., Kandel, B. K., Kovalenko-Marchenkova, Ye. (2022) Passenger Transport Hubs: Thematic Overview. *Philosophy, Economics and Law Review*. Vol. 2. No. 1, pp. 76–87. URL: <https://crust.ust.edu.ua/items/e3aba693-8f14-48f0-a222-a5ae52feb5ce>.

22. Charkina, T. Yu. (2021) Teoretyko-metodolohichni osnovy formuvannia systemy antykrizovoho upravlinnia pasazhyrskym kompleksom zaliznychnoho transportu [Theoretical and methodological foundations of the formation of the system of anti-crisis management of the passenger complex of railway transport] : dys. ... d-ra ekon. nauk / 08.00.03. Kharkiv. 565 p. [in Ukr.].

23. Basovskyi, I. S., Martseniuk, L. V. (2023) Zaliznychnyi turizm yak instrument zabezpechennia staloho rozvytku i rozumnoi mobilnosti naselennia [Railway tourism as a tool for ensuring sustainable development and reasonable mobility of the population]. *Svitovi dosiahnennia i suchasni tendentsii rozvytku turyzmu ta hotelno-restorannoho hospodarstva : materialy II Mizhnarodnoi naukovo-prakt. konf. (m. Zaporizhzhia, 10 lyst. 2023 r.)*. Zaporizhzhia : NU «Zaporizka politehnika», pp. 399–402. [in Ukr.].

23. Basovskyi I.S., Marcenjuk L.V. Zaliznychnyy turizm yak instrument zabezpechennya staloho rozvytku i rozumnoyi mobilnosti naselennya [Railway tourism as a tool for ensuring sustainable

development and reasonable mobility of the population]. World achievements and modern trends in the development of tourism and the hotel and restaurant industry: materials of the II International Scientific and Practical Conference, Zaporizhzhia, November 10, 2023 [Electronic resource]: collective of authors; in general ed. Prof. V. M. Zaitseva; Electron. data. – Zaporizhzhia: NU "Zaporizhzhia Polytechnic", 2023. – 1268 p. P.399-402. [in Ukr.].

ABSTRACT

Larysa Martseniuk, Yevheniia Kovalenko-Marchenkova, Mykola Hnennyi, Anatoliy Zhilkin. Directions of logistics trends in the transport sector taking into account martial status and intelligent mobility. The article outlines directions for the development of logistics in tourism and provides effective recommendations for the introduction of various types of logistics operations in the tourism industry in Ukraine. Tourism is a business related to the organization and conduct of vacations and visiting tourist attractions. Logistics refers to a set of services that facilitate the physical transportation of goods, cross-border trade and cross-border business. In both commercial and public sectors, effective management and information technology solutions are necessary to ensure high-quality logistics. In today's global business environment, a country's competitiveness is determined by its ability to manage logistics.

Reliable supply chains and service provision for sellers are important factors. The complexity of global supply systems is increasing. The environment is the main attraction for travelers seeking a tourism product. Landscape, seascape, beaches and climate are examples of natural resources. Various attractions are also available to tourists, from historical sites to amusement parks. In addition, the tourism sector offers social attractions, such as interacting with local people and learning about their way of life. Logistics trends in logistics for the near future have been formed. Special attention is paid to the transport component of tourist activity. Emphasis was placed on the need to observe security conditions, especially during martial law. Modernization of the infrastructure of the passenger complex of transport through the creation of a system of passenger transport hubs in the country is a progressive direction of the logistic trend of the future.

Logistics trends in logistics for the near future have been formed: warehouse simulation, flexibility of logistics, automation of robotic processes, analysis of large volumes of data, sustainable development and green logistics.

The future of the tourism industry involves safety, as well as taking into account a complex of social, environmental and other factors. Tourism is largely dependent on the destination or new location and marketing strategies to promote tourism products. The process of customer behavior in the tourism industry changes as a result of trends or tendencies, including those imposed on potential tourists with the help of modern effective marketing technologies.

Keywords: *tourism, logistics, transport logistics, tourism logistics, smart mobility.*

УДК 353:351.862.4

DOI: 10.31733/2078-3566-2023-6-248-254

Алла ТАРАСЮК[©]

кандидат економічних наук, доцент
(Херсонський національний технічний університет,
м. Хмельницький, Україна)

ОСОБЛИВОСТІ РЕАЛІЗАЦІЇ ПРОЄКТІВ ЕКОНОМІЧНОГО РОЗВИТКУ В УКРАЇНІ

Проекти розвитку особливо важливі для економіки України, котра несе важкі втрати в результаті дії воєнного стану. Вивчено проблеми впровадження проєктів економічного розвитку та обґрунтовано доцільність їх застосування. Розроблено науково обґрунтовані концептуальні засади та практичні рекомендації стосовно основних тенденцій управління проєктами розвитку. Встановлено, що особливостями проєктів розвитку є те, що до цілей належать не тільки кінцеві результати проєкту, але й обрані шляхи досягнення цих цілей. Запропоновані заходи дозволяють забезпечити керованість процесу реалізації проєкту, завдяки аналізу інструментів, здійсненню оцінки ризиків проєкту та запобіганню останнім. Для забезпечення розбудови і повоєнного розвитку доцільно об'єднати зусилля держави і суб'єктів господарювання в спільній програмі розвитку національної економіки

Ключові слова: *проєкт економічного розвитку, повоєнна розбудова, управління проєктами.*

© А. Тарасюк, 2023

ORCID iD: <https://orcid.org/0000-0001-7765-502X>
tarasiuk29@gmail.com