**Кузик, С. П.**
**Географія туризму : навч. посіб.** [Текст] / С. П. Кузик. — К. : Знання, 2011. — 271с.

**Інфраструктура туризму**

Термін "туристична інфраструктура" - латинське словосполучення, що складається з понять ***"іп***fr***а"*** (під) та "sturtura " (будова, розташування), пройшов тривалий шлях розвитку. На початку XX ст. під інфраструктурою розуміли комплекс споруд, які забезпечували дії збройних сил, - склади, військові бази, полігони та ін. У 40-х роках поняття "інфраструктура" почали використовувати для групи галузей, котрі забезпечували функціонування промислового та сільськогосподарського виробництва. С. Юрченко зазначає, що цей термін з 50-х років широко застосовують в економічній літературі. Під інфраструктурою стали розуміти сукупність галузей і видів діяльності, які обслуговують і виробничу, і невиробничу сфери економіки. На думку ж С. Синько та М. Скринько, інфраструктура як складова економіки, являє собою сукупність суб'єктів господарювання і специфічних акумульованих на певній території об'єктів загальноекономічного призначення, що задовольняють матеріальні, духовні й соціальні потреби людини через надання комплексу послуг з метою створення загальних умов для ефективного функціонування процесу суспільного відтворення та нормальної життєдіяльності людини45.

У подальшому розвитку поняття "інфраструктура" все більше уваги вчені приділяють його поділу за сферами діяльності людини: на виробничу інфраструктуру, необхідну самому процесові виробництва, і на соціальну інфраструктуру (охорона здоров'я, освіта, культура, побутове обслуговування і под.), що забезпечують повноцінне життя населення на локальному чи регіональному рівнях. Причому інфраструктуру розглядають як комплекс галузей і сфер діяльності, що створюють загальні умови для функціонування інших галузей.

Туристична інфраструктура у нашому розумінні - це сукупність підприємств, установ і закладів, діяльність яких спрямована на задоволення потреб людей, котрі беруть участь в оздоровленні або відпочинку, а також шляхів сполучення і транспорту та об'єктів розміщення туристів, що забезпечують умови стабільного функціонування. Ми розглядаємо її цілісною системою, що складається з двох підсистем: соціальної та виробничої, які взаємопов'язані та взаємообумовлені відносно обслуговуючого суб'єкта. У свою чергу інфраструктура певною мірою формує туристичні регіони, сприяє туристичній спеціалізації та профілю господарювання, адже завдяки наявності інфраструктурних зв'язків між окремими об'єктами визначають якість обслуговування на тій чи іншій території.

Інфраструктуру окремого територіально-туристичного поєднання дослідники М. Рутинський і О. Стецюк розглядають у такому поєднанні послуг46:

- з переміщення туристів (і в межах регіону відвідування, і транзитним проїздом його територією) різними видами транспорту;

- гастрономічні (забезпечення туристів харчуванням);

- екскурсійні (послуги екскурсоводів, перекладачів, супровідників груп);

- рекламно-інформаційні й збутові (послуги закладів із бронювання місць на транспорті, у засобах розміщення, інформаційно-туристичних центрах, рекламних агентствах, медіа, видавництвах та ін.);

- зі задоволення пізнавальних, розважальних і побутових інтересів;

- торговельних підприємств;

- юридичних, банківських і страхових установ;

- контрольно-адміністративних органів (прикордонних, митних, міліцейських служб, овіри та ін.).

Розвиток соціальної інфраструктури повинен відповідати високим стандартам обслуговування, адже турист, віддалений від постійного місця проживання і максимально звільнений від повсякденних турбот, вимагає ефективного обслуговування у вільному часопроведенні. Тут вагоме місце належить закладам розміщення туристів, громадському харчуванню, побутовому обслуговуванню. Саме вони можуть створювати якісні параметри особистого споживання людини, яка відпочиває.

Система ***громадського харчування*** утворюється за рахунок ресторанів різного класу, барів, кафе та їдалень, пунктів швидкого приготування їжі та самообслуговування. До структури харчування входять; сніданок, напівпансіон, повний пансіон. Якщо пансіон охоплює триразове харчування, то напівпансіон - це дворазове харчування впродовж туро-дня.

їжу туристи розглядають не лише як фізіологічну потребу, а як задоволення, спосіб пізнання культури, традицій народу в країні перебування. Адже національна кухня - своєрідна візитівка народу. Наприклад, угорська кухня, характерна дуже гострими стравами, чимось нагадує запальний характер цього народу.

Під час придбання туру необхідно знати, що в багатьох народів існують обмеження або навіть заборона на певні страви. Так, християни, котрі дотримуються постів, обмежують використання м'ясних страв, а мусульмани не вживають свинини.

Заклади харчування за ознаками підпорядкованості розподіляють на об'єднані в ланцюги та підприємства, які працюють автономно47. Серед існуючих ресторанних ланцюгів

(безперечно, тут лідирує США) особливо зростають ланцюги ресторанів, головною продукцією яких е гамбургери та піца. З усіх ресторанних ланцюгів понад 2/5 становлять сандвічі. Згідно з існуючою класифікацією, до категорії сандвічі належать: гамбургери у ресторанах "Макдональдс", французькі сандвічі "Сабвей" і "Текс/Мекс" - "Тако-Бен"48.

За останні роки особливо швидко розвиваються ресторани, кафетерії у великих торгових центрах, які також можуть функціонувати і в популярних туристичних центрах. Бажано, щоби заклади громадського харчування працювали з постійним контингентом, розміщеним у туристичних готелях, пансіонатах, санаторіях, зі змінним контингентом (міські ресторани, кафетерії та ін).

За видом обслуговування заклади харчування поділяються на такі, де організоване самообслуговування, і на такі, де обслуговують офіціанти. За формою власності вони можуть бути приватними або орендованими (рис. 4.6)40.



***Рис.*** 4.6. Класифікація закладів харчування

Важливе місце у наданні послуг посідають ***об'єкти розміщення туристів.*** До основних таких ***закладів*** належать готелі й аналогічні заклади, комерційні та соціальні заклади розміщення та спеціалізовані заклади розміщення (рис. 4.7)50.

Заклади розміщення туристів - це будь-які об'єкти, де туристам пропонують місце для ночівлі. За суттю розміщення туристів вважають найважливішим сегментом туризму. Адже комфортність таких об'єктів впливає на якість обслуговування. Основними закладами розміщення туристів є готелі, мотелі, турбази, а всі інші - додаткові. Готелі - найпоширеніший тип розміщення туристів. Туристичні потоки прямо залежать від рівня їхнього розвитку та якості послуг, які вони надають. Якість місць проживання й обслуговування залежить передусім від обслуговуючого персоналу, а також матеріально-технічної бази і запропонованого сервісу.

На жаль, дотепер не існує єдиного критерію класифікації готелів. Найпоширенішою системою такої класифікації є кількість зірок. Від однієї зірки до п'ятьох застосовують у Франції, Австрії, Угорщині, Єгипті, Китаї, Україні, Росії й інших країнах. Систему літер (A, ***B9C,D)*** використовують у Греції, систему "корон" або "ключів" - у Великій Британії. Система балів (від 100 балів - категорія однієї зірки і до 290 балів, що відповідає п'яти зіркам та інші системи класифікацій). Так, асоціація готелів Північних країн Європи (Данії, Швеції, Норвегії) теж побудована за принципами зірочок, але клас готелю визначають не зірками, а сонцями і под. США, на відміну від інших країн, не використовує офіційно затверджену класифікацію готелів. Американці вважають, що розширення ланцюгів готелів із відповідними системами є гарантією якості51.

За розмірами готелі розподіляють на чотири категорії: до 150 номерів, від 150 до 299; від 300 до 600; від 600 і більше номерів. За вартістю номерів є бюджетні (25-30 доларів); економічні (35-55); середні (55-95); першокласні (95-195), а також апартаментні (65-125) і фешенебельні (125-145 доларів).



Окрім колективних засобів розміщення, до яких належать готелі й аналогічні заклади, а також спеціалізовані заклади, на туристичних маршрутах можуть пропонуватися й індивідуальні засоби розміщення - квартири, котеджі, особняки, де турист може поселитися на правах оренди або навіть безкоштовно (у родичів).

Готельний бізнес є самостійним економічним явищем. У розвитку туризму він посідає належне місце, починаючи з 90-х років XIX ст., коли почали будувати готелі для розміщення відпочиваючих. Спочатку, як і сам відпочинок, вони були сезонними. Але коли почав розвиватися транспорт, рівень життя став вищим, а курортно-відпочинкові місця - круглорічними, готелі теж перейшли на постійне функціонування. Це зумовило певні труднощі для наповнення таких об'єктів, тому адміністрації почали використовувати свої приміщення для проведення конференцій, з'їздів, різних нарад тощо. Для зручності готельного бізнесу створені готельні ланцюги - інтегровані ланцюги з однорідних готелів і готельні консорціуми, які об'єднують незалежні готелі. Інтегровані готельні ланцюги продають однорідні послуги. Усі готельні ланцюги мають відповідні назви і знаки. Найбільше інтегрованих ланцюгів є в США, а в Європі - у Франції.

У сучасних умовах, завдяки використанню телекомунікаційних технологій та електроніки, створено комп'ютерні системи бронювання місць. Якісні зміни відбулися у системі придбання турпродукта: споживач може сам скласти тур-пакет, забронювати квитки та місце у готелі й подорожувати за особисто складеним маршрутом.

Якщо об'єкт громадського харчування і розміщення туристів є безпосередніми учасниками в обслуговуванні туристів і вони перебувають на території туристичних центрів, ***побутове обслуговування,*** більше тяжіє до постійного населення. Це може створювати певні труднощі у побуті для тих, хто відпочиває. Тому в місцях їхнього зосередження необхідно практикувати відкриття приймальних пунктів побутового обслуговування з повним комплексом послуг.

У виробничій інфраструктурі вагомим сегментом вважають транспортну систему, сформовану з дорожньої мережі, транспортних засобів, пристроїв. Дорожньо-транспортна мережа у туристичних регіонах переважно комплексна, адже тут існують багатоцільові зв'язки - виробничі, трудові, туристичні, створені на основі залізничних, автомобільних, водних, повітряних доріг.

Важлива складова туристичної інфраструктури - ***залізничний транспорт,*** зручний у перевезенні будь-яких категорій туристів, починаючи від одиноких туристів і закінчуючи спеціально організованими туристично-екскурсійними потягами місцевого та дальнього сполучення. Залізниця вже понад півтора століття бере участь у розвитку туризму, формуванні туристичних пасажиропотоків.

Історія формування залізничної мережі у країнах світу тісно пов'язана із господарськими, військово-стратегічними потребами. Так, прокладання залізниці у США мало на меті не лише господарську, а й військово-стратегічну мету - освоювати землі так званого Дикого Заходу. До середини XIX ст. будівництво залізниць розгорнулося майже в усіх країнах Європи й у США. В Азії, Африці, Австралії воно розпочалося з другої половини XIX ст. Якщо перша залізниця в Англії була прокладена 1825 р., то в Україні - у 1861 р. (Перемишль - Львів). Протяжність залізниць світу в 1913 р. досягла 1 млн км. Під час всесвітньої кризи 30-х років приріст залізничної мережі уповільнився, а в багатьох розвинутих країнах були навіть закриті й демонтовані переважно старі лінії. У наш час простежується тенденція до скорочення протяжності залізниць. Якщо в 50-х роках XX ст. у світі вона становила 1320 тис км, то в середині 90-х - 1180 тис. км.

На сучасному етапі залізниці функціонують у понад 140 країнах світу. Найбільші з них - Транссибірська (Москва - Владивосток) - 9332 км, Трансазійська (Стамбул - Тегеран - Делі - Дакка - Сіттачонг) - понад 7 тис. км; Трансканадська (Прінс - Едмонтон - Квебек) - 4,9 тис. км; Трансамериканська (Сан-Паулу - Ла-Пас - Антофаґа-ста) - понад 3 тис. км та ін.

Щільність залізничної мережі, яка вимірюється кількістю кілометрів залізничної колії на 100 км2 території, найвища у розвинутих країнах. У Німеччині, наприклад, вона становить майже 11 км/100 км2, Японії - понад 7 км/100 км2, США - 1,7 км/100 км2, а в Африці 1 км залізничної колії припадає на 300 км2, Азії - на 200 км поверхні суші. В Україні щільність залізничної мережі сягає 3,8 км/100 км2 Б2. Подальший розвиток залізничного транспорту з метою посилення його значення у формуванні туристичних пасажи-ропотоків повинен розвиватися за такими напрямами53:

- прокладання високошвидкісних магістралей;

- підвищення комфортності вагономісць до готельного рівня;

- організація спеціальних туристичних поїздів на залізничному транспорті.

Запровадження супершвидких потягів із підвищеною комфортністю є вкрай необхідним заходом, щоби можна було вистояти в конкуренції за сучасного вибагливого ту-риста-мандрівника. Перший такий потяг - шинксансен (куля-потяг) побудовано в Японії (1964 р.). Середня швидкість його руху досягла 210 км/год. У Європі потяги, які успішно стали використовувати для туристичних перевезень, запроваджені дещо пізніше. У Франції потяги зі швидкістю 200-300 км/год і підвищеною комфортністю функціонують між Парижем та Марселем, Парижем і Леоном, Парижем і Каннами та ін. ***"Еигивіат"*** 50-кілометровий тунель під Ла-Маншем - це високошвидкісна магістраль, що з'єднує Париж із Лондоном за 3 год. Залізничні подорожі традиційно найпопулярніші й серед німців, англійців, швейцарців.

За останні роки дещо більше зацікавилися залізничним туризмом й американці. Тут найпопулярніші такі маршрути: "Транс-Канада" (десятидобовий переїзд із Ванкувера до Монреаля через Вінніпег і Оттаву); "Транс-Америка" (12 діб із Вашингтона до Лос-Анджелеса через Чарльстон, Новий Орлеан, Ель-Пасо та ін.); "Транс-Атлантика" (із Манагуа до південної окраїни Південної Америки).

Для туристичних перевезень використовують спеціальні експреси в Австралії, які з'єднують Сідней із Пертою. Залізничні маршрути є в Індії, Індонезії, навіть в Африці, прокладені від Преторії до Кейптауна. Цей екзотичний маршрут дає змогу ознайомитися з усіма африканськими природними зонами.

В Україні теж організовують залізничні тури: одноденні "сніжні потяги", "грибні потяги" у Карпати, нетривалі (2-3 доби) - переважно для екскурсійно-туристичних поїздок школярів "Схід - Захід", "Захід - Схід". Значно рідше влаштовують багатоденні турпоїздки (від 5 днів).

На коротких дистанціях, а також на екскурсійних маршрутах, серйозно конкурують зі залізничним транспортом автомобільні перевезення. Роль автотранспорту, який перевозить туристів безрейсовими, але добротними дорогами, дуже вагома. Особливо він зручний для перевезення туристів на незначні відстані. Щоправда, внаслідок прокладання сучасних доріг - автобанів - радіус вигідності перевезення туристів постійно зростає і може досягати понад 1 тис. км.

Автомобільний транспорт особливої популярності серед туристів світу набув у період між двома світовими війнами. Цьому сприяли не лише збільшення кількості автомобілів, а й відкриття мережі заправок, майстерень з їхнього ремонту, організованих стоянок. Здійснювали реконструкцію старих і будівництво нових доріг. У 1937 р. у світі налічувалося 40 млн автомобілів. За останні 70 років їхня кількість збільшилася майже у 20 разів. Протяжність автодоріг досягла близько ЗО млн км, а протяжність автострад, що спеціально будують для швидкісного сполучення, також постійно зростає. Наприклад, у США за загальної протяжності автомобільних доріг 6370 тис. км автостради становлять 73,1 тис. км, Японії відповідно - 1153 й автострад 53,3 тис. км, Франції - 974,0, у тому числі автострад - 7,9 тис. км, Німеччині- 656, 0, у тому числі автострад 11,1 тис. км, Польщі - 377 тис. км, автострад 0,24 тис. км, Чехії - 128, у тому числі автострад 0,39 тис. км. В Україні поліпшені дороги становлять понад 160 тис. км54.

Країни, що розвиваються (Африка, Центральна та Південна Америка, більшість країн Азії), значно відстають за протяжністю доріг із твердим покриттям від розвинутих країн, але тут домінує автомобільний транспорт, який успішно використовують для перевезення туристів на невеликі відстані. Найбільшою перешкодою для подальшого такого застосування автомобільного транспорту, зокрема на далекі відстані, є недостатня кількість сучасних доріг і висока вартість їхнього будівництва. Щоправда, останніми роками країни, які розвиваються, особливу увагу приділяють будівництву міжнародних трас (автобанів). Так, в Америці споруджується Панамериканська дорога, що з'єднає Канаду, країни Центральної Америки з Аргентиною й Чилі. Інтенсивно будують Трансамазонську дорогу для сполучення Бразилії, Перу, Колумбії, Венесуели та інших країн.

В Ази розвинута система доріг, що з'єднує Індію з Туреччиною та європейськими країнами. В Африці прокладена асфальтна дорога через пустелю Сахара, яка сполучає Алжир з Країнами Гвінейської Затоки55.

Перспективний проект будівництва планового автобану Лісабон - Київ з розгалуженням до Харкова та Москви, а далі - через Казахстан, Монголію аж до Китаю. Важливе значення для перевезення туристів на південь матимуть меридіанні дороги, що з'єднають північні країни з узбережжям Середземного та Чорного морів.

***Автобусний туризм,*** зокрема міжнародний, є відносно молодим. Він започаткований у 70-х роках XX ст. Після загострення конкуренції між залізничними й автобусними компаніями було створено об'єднання автобусних перевізників - Раду "Євроліній" ***("Еиrolines***"), яке об'єднало 33 європейські країни. Після підписання Шенгенської угоди середньорічне зростання автобусних перевезень становило 1,5 %бв. Особливо популярними стали міжнародні тури вихідного дня містами Європи. Автобусотури тривають упродовж року, бо на його розвиток менше впливають кліматичні умови.

Автобусні перевезення здійснюють і на власних автобусах туристичних фірм, а також на орендованих автобусах у незалежних автотранспортних підприємств.

Популярними у наш час стали подорожі з використанням особистого транспорту, насамперед у вихідні або святкові дні. Це зазвичай поїздки пізнавального характеру до історико-культурних пам'яток або оздоровчо-відпочинкові (виїзд на природу, до організованих місць відпочинку).

Прокат автомобілів дуже популярний, зокрема у культурно-оздоровчих центрах, де працюють автопрокатні контори. Оренда автомобіля може навіть входити до пакета послуг.

Одним із найдешевших способів перевезення пасажирів-туристів спеціалісти вважають водний транспорт, що здійснюють за допомогою пароплавів, паромів, катерів. Дуже популярний серед туристів круїзний відпочинок, попит на який постійно зростає. У світі круїзні компанії експлуатують сотні пасажирських суден. Основна технічна тенденція останніх років - збільшення розмірів кораблів аж до 2 тис. і більше пасажирів-круїзників.

Найбільший пасажирський лайнер світу - американський Oasis of the Seas ("Оазис морів") - може розмістити на 16 палубах 2160 членів екіпажу та 6630 пасажирів57.

Географію морських перевезень пасажирів визначає не мережа шляхів, як це характерно для автомобільного та залізничного транспорту, а розташування портів, морських каналів, задіяних у круїзні маршрути. Найважливішими каналами світу є Суецький (завдовжки 161 км), Панамський (82 км) і Кільський (99 км). Усього в світі налічується 2 тис. морських портів. На басейн Атлантичного океану припадає понад 3/5 загальної кількості портів, вирізняються також порти басейну Тихого океану.

Тривалість круїзних подорожей різна: від 7 до 14 днів і більше. Спеціалісти вважають, що найпопулярнішими є однотижневі (близько 40 % усіх круїзів). Загальновизнаними круїзними маршрутами за літньої навігації в Європі вважають Середземноморські та круїзи фіордами Норвезького моря, а взимку - Карибським морем із відвідуванням острівних країн. З-поміж зимових програм, які пропонують тур-оператори, вирізняються маршрути: Японія - Південно-Східна Азія; Австралія - Нова Зеландія. Круїзний бізнес на суперсучасних лайнерах має всі можливості для подальшого розвитку.

Зростає масовість повітряного, авіаційного транспорту. Завдяки йому скорочуються терміни подорожі, зростають короткотривалі тури на великі відстані.

Нині у світі налічується понад 1300 авіакомпаній. У середньому щорічно на авіарейсах перевозять 1,5 млрд осіб. В обслуговуванні міжнародних повітряних сполучень бере участь понад 1 тис. аеропортів58. Найпопулярнішими авіакомпаніями серед міжнародних пасажирів-туристів вважають американські "***Delta Airlines", "Pan American", "United",*** французьку "Air France", німецьку "Lufthansa", британську "British Airways" та ін.

Мережа міжнародних перевезень покриває всі туристичні макрорегіони та субрегіони світу і понад 150 держав світу.

Регулюють авіаперевезення Міжнародні авіаційні організації. Найавторитетніша з-поміж світових структур авіатранспорту Міжнародна організація цивільної авіації (/CAO), яка об'єднує 183 держави. Відома також Міжнародна асоціація повітряного транспорту ***(ІАТА).*** Туристичні агентства беруть участь у міжнародних авіаційних організаціях через спеціальне відділення Міжнародної організації агентів авіакомпаній, а також через міжнародну організацію цивільних аеропортів.

Форми взаємодії туристичних фірм з авіакомпаніями відбуваються за допомогою59:

- бронювання місць і викупу авіаквитків через агентства авіакомпаній;

- бронювання місць та викупу авіаквитків через системи бронювання;

- договорів з авіакомпаніями на квоту місць на регулярних авіалініях;

- укладання агентських угод і роботи агентства з продажу авіаквитків для своїх туристів;

- організації чартерних рейсів для туристичних перевезень.

Здійснивши всі стадії контракту з авіакомпаніями, тур-агент повинен вибрати найвигідніший контракт на туристичні перевезення.

Попит на авіатранспорт особливо зріс після впровадження реактивних двигунів у 50-х роках XX ст. Завдяки цьому європейці, американці мають змогу відпочивати у найвіддаленіших регіонах світу, зокрема в туристичних центрах Карибського басейну, Середземномор'я, на островах Тихого, Індійського океанів, у Південно-Східній Азії, Австралії й інших регіонах.

В авіаційному транспорті високими темпами зростає використання широкофюзеляжних літаків, які спеціалізуються на міжнародних чартерних рейсах і вважаються технологічною основою сучасного туризму. В останні роки у зв'язку з необхідністю економії палива й охорони навколишнього середовища зростає популярність літаків скороченого та вертикального злетів, завдяки чому можна буде успішно перевозити туристів на короткі (навіть на одноденних маршрутах і внутрішньоміських рейсах) та середні дистанції, що посилить конкуренцію між авіацією й автотранспортом.

Серед інших інфраструктурних галузей туризму чільне місце посідає сувенірне виробництво, яке ґрунтується на створенні й популяризації мистецьких зразків і враховує національні особливості території, де прокладені насамперед міжнародні туристичні маршрути.