

УДК 338.486-047.38:656.076

DOI <https://doi.org/10.32782/2786-5843/2025-4-7>

АНАЛІЗ ТУРИСТИЧНИХ ПОТОКІВ В УКРАЇНІ З УРАХУВАННЯМ РЕСУРСНОГО ПОТЕНЦІАЛУ, ТРАНСПОРТНОЇ МЕРЕЖІ ТА СЕЗОННОСТІ

Гуцал Людмила Антонівна

кандидат педагогічних наук, доцент,
доцент кафедри туризму, теорії і методики фізичної культури та валеології,
Хмельницька гуманітарно-педагогічна академія, м. Хмельницький, Україна
ORCID ID: 0000-0003-1107-7794

Столяр Валентина Антонівна

кандидат педагогічних наук, доцент,
доцент кафедри природничо-математичних дисциплін,
Хмельницька гуманітарно-педагогічна академія, м. Хмельницький, Україна
ORCID ID: 0000-0002-1187-6556

Шоробура Інна Михайлівна

доктор педагогічних наук, професор,
ректор,
Хмельницька гуманітарно-педагогічна академія, м. Хмельницький, Україна
ORCID ID: 0000-0003-3728-7968

Предмет дослідження – розподіл туристичних потоків України з урахуванням ресурсного потенціалу, транспортної доступності та сезонних коливань відповідно до регіональних особливостей. **Мета дослідження** полягає в аналізі розподілу туристичних потоків в Україні на основі оцінки ресурсного потенціалу, транспортної доступності та сезонних коливань з урахуванням регіональних особливостей. **Методологія дослідження**. Використано методи системного аналізу, статистичного порівняння, а також оцінку туристичної привабливості територій. Під час вибору пріоритетних маршрутів враховано геопросторові зв'язки між центрами потоків, транспортні вузли та структуру внутрішніх переміщень, що дає змогу оцінити розподіл туристів за ресурсним потенціалом і доступністю. **Результати роботи**. Визначено основні напрями розвитку туристичної діяльності й обґрунтовано підвищення ролі внутрішнього туризму як чинника соціально-економічної стабільності. Показано, що планування маршрутів потребує врахування транспортної доступності, ресурсного потенціалу регіонів і застосування цифрових інструментів для оптимізації подорожей, комфорту та доступності послуг. **Сфера застосування результатів**. Результати можуть бути використані туроператорами для розроблення регіональних програм розвитку туризму, формування стратегії використання рекреаційного потенціалу та створення конкурентоспроможних туристичних продуктів, а також у навчальному процесі. **Висновки**. Ефективний розвиток туристичних потоків можливий за умови системного використання ресурсного потенціалу територій, удосконалення транспортної мережі, врахування сезонності та впровадження сучасних інструментів туроперейтингу. **Перспективи подальших досліджень**: розроблення моделей сталого туризму, що враховують ресурсний потенціал, транспортну доступність і сезонні коливання туристичних потоків.

Ключові слова: туризм і рекреація, туристичні потоки, транспортна мережа, ресурсний потенціал, статистика, туроперейтинг, внутрішній туризм.

ANALYSIS OF TOURIST FLOWS IN UKRAINE TAKING INTO ACCOUNT RESOURCE POTENTIAL, TRANSPORT NETWORK, AND SEASONALITY

Hutsal Liudmyla Antonivna

Candidate of Pedagogic Sciences, Associate Professor,
Associate Professor at the Department of Tourism, Theory and Methods
of Physical Culture and Valeology,
Khmelnytskyi Humanitarian-Pedagogical Academy, Khmelnytskyi, Ukraine
ORCID ID: 0000-0003-1107-7794

Stolyar Valentyna Antonivna

Candidate of Pedagogical Sciences, Associate Professor,
Associate Professor at the Department of Natural and Mathematical Disciplines,
Khmelnytskyi Humanitarian-Pedagogical Academy, Khmelnytskyi, Ukraine
ORCID ID: 0000-0002-1187-6556

Shorobura Inna Mykhailivna

Doctor of Pedagogical Sciences, Professor,
Rector,
Khmelnytskyi Humanitarian-Pedagogical Academy, Khmelnytskyi, Ukraine
ORCID ID: 0000-0002-1187-6556

Subject of the study – the distribution of tourist flows in Ukraine, taking into account resource potential, transport accessibility, and seasonal fluctuations, with consideration of regional characteristics. **Purpose of the study** – to analyze the distribution of tourist flows in Ukraine based on the assessment of resource potential, transport accessibility, and seasonal fluctuations, considering regional characteristics. **Research methodology.** The study applied methods of system analysis, statistical comparison, as well as an assessment of the tourist attractiveness of territories. When selecting priority routes, geospatial connections between tourist flow centers, transport hubs, and the structure of internal movements were considered, which allows evaluating the distribution of tourists in terms of resource potential and accessibility. **Results.** The main directions of tourism development were identified, and the importance of domestic tourism as a factor of socio-economic stability was substantiated. It was shown that route planning requires consideration of transport accessibility, regional resource potential, and the use of digital tools to optimize travel time, comfort, and the availability of services. **Scope of application.** The results can be used by tour operators, in the development of regional tourism programs, in forming strategies for using recreational potential, creating competitive tourist products, and in educational activities. **Conclusions.** Effective development of tourist flows is possible through the systematic use of territorial resource potential, improvement of the transport network, consideration of seasonality, and implementation of modern tour-rating tools. **Prospects for further research:** the development of sustainable tourism models that take into account resource potential, transport accessibility, and seasonal fluctuations of tourist flows.

Keywords: tourism and recreation, tourist flows, transport network, resource potential, statistics, tour-rating, domestic tourism.

Постановка проблеми. Сучасний розвиток туризму в Україні характеризується зростанням попиту на внутрішні маршрути, що потребує ефективного використання природного, історико-культурного та транспортного потенціалу регіонів [1]. Водночас війна кардинально вплинула на структуру туристичних потоків: обмеження міжнародного туризму, внутрішня мобільність населення, зміщення попиту на локальні маршрути. Значний вплив на формування туристичних

потоків має транспортна інфраструктура, яка визначає мобільність туристів, доступність об'єктів та економічну ефективність туристичної діяльності [1].

Особлива актуальність теми пов'язана з необхідністю комплексного аналізу розподілу туристичних потоків з урахуванням ресурсного потенціалу, транспортної доступності, сезонності та впливу воєнних дій на внутрішній туризм. На прикладі України, де спостерігаються регіональні диспропор-

ції, важливо оцінювати, як ці фактори впливають на концентрацію туристів у різних областях [2, 3]. Так, Хмельницька область вирізняється значним історико-культурним потенціалом (Кам'янець-Подільський, Меджибіж, Бакота), тоді як Карпатський регіон (Івано-Франківська, Закарпатська області, Берегово, Яремче) концентрує більшість внутрішніх туристичних потоків завдяки поєднанню природних ресурсів, культурних пам'яток і високої транспортної доступності [4].

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Проблематика розвитку туристичних потоків, внутрішнього туризму та впливу транспортної інфраструктури на мобільність населення розглядається у працях сучасних українських дослідників. Так, А. Зарубіна, Ю. Онойко та Н. Щербатюк аналізують тенденції розвитку внутрішнього туризму в Україні, підкреслюючи зміни у споживчій поведінці туристів у післявоєнний період [5]. І. Смирнов і О. Любіцева в навчальному посібнику розкривають логістичні аспекти організації туристичних перевезень і роль транспортної доступності у формуванні туристичних маршрутів [6]. В. Кравців у колективній монографії досліджує конкурентоспроможність туристично-рекреаційної сфери Карпатського регіону, акцентуючи увагу на зв'язку між ресурсним потенціалом і структурою потоків [7]. О. Долинська аналізує ресурсно-рекреаційний потенціал Хмельницької області, відзначаючи його значення для формування регіональних туристичних маршрутів [4]. Водночас більшість наукових праць залишають поза увагою поєднання ресурсного потенціалу, транспортної мережі, сезонності, регіональних можливостей, що обґрунтовує необхідність подальших досліджень у цьому напрямі.

Мета статті полягає в аналізі розподілу туристичних потоків в Україні на основі оцінки ресурсного потенціалу, транспортної доступності та сезонних коливань з урахуванням регіональних особливостей.

Виклад основного матеріалу. Природний і культурний потенціал України створює широкі можливості для розвитку

туристичної сфери. Карпатський регіон, включно з Івано-Франківською та Закарпатською областями, є основним центром туристичної привабливості країни завдяки поєднанню гірськолижних курортів, національних природних парків та унікальних термальних джерел. У 2023 році Карпатський макрорегіон відвідало понад 3,1 млн туристів, що на 12 % більше, ніж у 2021 році, за даними ДАРТ [3, 7]. Закарпаття, зокрема Берегове, виділяється як центр оздоровчого туризму, де рекреаційні ресурси поєднуються з природними красотою та кліматичними особливостями, що сприяє залученню як внутрішніх, так і міжнародних туристів. Попри зниження обсягів іноземного туризму в період 2022 року через воєнні дії, у 2024 році фіксується поступове відновлення туристичних потоків, зокрема з Польщі, Угорщини та Словаччини [3]. До туристичних магнітів Закарпатської області належать: Ужгородський замок, термальні джерела Берегівщини, замок «Паланок», фортеця «Сент-Міклош», замок графів Шенборнів, мінеральні води м. Свалява та с. Поляна, НПП «Зачарований край», НПП «Синевир», НПП «Ужанський», Карпатський біосферний заповідник, Крафтове гірське село Кваси. За офіційною статистикою, національні природні парки Закарпаття у 2023 році прийняли 218 920 відвідувачів, що на 8 % більше, ніж у 2021 році [3].

Івано-Франківська область характеризується високою концентрацією рекреаційних об'єктів та історико-культурних пам'яток, як-от Яремче, Ворохта та гірськолижний курорт Буковель [3, 7]. Ці території формують значний туристичний потенціал, який впливає на розподіл туристичних потоків залежно від сезону. Зокрема, зимові періоди відзначаються значним зростанням відвідуваності гірськолижних комплексів, тоді як літній сезон приваблює туристів, зацікавлених у походах, рафтингу й екотуризмі. Після 2022 року Буковель став основним центром внутрішнього туризму, приймаючи до 2 млн туристів щороку, переважно із центральних та східних областей України [3]. Аналіз розподілу туристичних потоків

також враховує транспортну доступність цих територій та регіональні особливості. До ключових туристичних магнітів Івано-Франківської області належать: «Скелі Довбуша» (с. Бубнище), Центр спадщини Вигодської вузькоколійки, Карпатський трамвай, Гошівський монастир, НЗ «Давній Галич», Яремче і водоспад Пробій, Коломия та Музей Писанки, Центр карпатської культури (м. Косів) і НПП «Гуцульщина», Дністровський каньйон, Манявський скит і Манявський водоспад, Івано-Франківськ та с. Криворівня. У 2023 році туристичний збір в області зріс на 23 % порівняно з 2021 роком, що свідчить про активізацію внутрішнього туризму [3].

Хмельницька область вирізняється значним природно-рекреаційним та історико-культурним потенціалом, що визначає характер і розподіл туристичних потоків у регіоні. Ключові туристичні об'єкти, як-от Кам'янець-Подільська фортеця, Меджибізька фортеця та комплекс Бакота, поєднують історичну цінність із мальовничими ландшафтами, створюючи базу для культурного туризму. Іншими туристичними магнітами є Сатанівський замок, Національний природний парк «Подільські Товтри», Фортеця в смт Меджибіж, Історичне населене місце «Старокостянтинів», Малівецький обласний історико-культурний музей та Мاستок Самчики – палацово-туристичний комплекс. За даними Хмельницької ОВА, у 2023 році Кам'янець-Подільську фортецю відвідали понад 280 000 туристів, що на 30 % менше, ніж до повномасштабного вторгнення, але на 17 % більше, ніж у 2022 році [3, 4, 8]. Завдяки транспортній доступності цих об'єктів та ресурсному потенціалу регіону формуються тематичні туристичні маршрути, а також спостерігається економічна активність у прилеглих населених пунктах. Зростає роль релігійного та паломницького туризму, що додатково поживляє туристичний ринок області [2, 4].

Причорноморські регіони України також мають значний рекреаційний потенціал завдяки доступу до узбережжя та курортних зон. Після втрати частини морських курортів

унаслідок війни (Бердянськ, Маріуполь, Скадовськ) значне навантаження перенесено на Одеську та частково Миколаївську області, де у 2023 році зареєстровано близько 1,8 млн внутрішніх туристів. Характерними є сезонні коливання туристичних потоків, пов'язані з кліматичними умовами та специфікою морського відпочинку, що потребує окремого планування інфраструктури й управління туристичними потоками. Розвиток внутрішніх оздоровчих курортів, як-от Куяльник, стає альтернативою традиційному морському туризму [3].

Ресурсний потенціал України являє собою комплекс природних, історико-культурних і рекреаційних факторів, взаємодія яких визначає географію туристичних потоків, напрямки розвитку маршрутів та обсяг туристичної активності в різних регіонах. В умовах воєнного стану пріоритет надано розвитку внутрішнього та реабілітаційного туризму, зокрема оздоровчих таборів для військових та їхніх сімей. Науковий аналіз цього потенціалу дає змогу формувати обґрунтовані прогнози, оптимізувати туристичні маршрути й ефективно розподіляти ресурси для підвищення привабливості регіонів [2, 4, 7, 9].

Транспортна інфраструктура є ключовим чинником, що визначає доступність туристичних ресурсів та формує географію туристичних потоків. В Україні основними видами транспортного сполучення є автомобільні шляхи та залізниця. Автомобільні магістралі забезпечують зручність переміщення між регіонами та відіграють вирішальну роль у розвитку міжрегіонального туризму. За даними Мінінфраструктури, у 2023 році в Україні відремонтовано понад 5,8 тис. км доріг, що підвищило доступність Карпатського та Подільського регіонів [1, 9].

Залізнична мережа охоплює більшість обласних центрів і великих туристичних дестинацій, зокрема Львів, Івано-Франківськ, Ужгород, але її пропускна спроможність і швидкість руху іноді обмежують мобільність туристів, особливо в пікові сезони. Попри воєнний стан, «Укрзалізниця» зберегла понад 90 % пасажирських рейсів, у тому

числі популярні туристичні напрямки до Карпат, Поділля та ін. [1, 9].

Сучасні туроператори відіграють важливу роль у формуванні туристичних маршрутів, враховуючи транспортну доступність, сезонність та специфіку рекреаційних ресурсів регіонів. Завдяки координації логістики та пропозицій турів вони сприяють рівномірному розподілу туристичних потоків і підвищенню привабливості об'єктів, особливо в Карпатському та Подільському регіонах. Зростає роль малих туроператорів, які формують короткотривалі маршрути вихідного дня й індивідуальні тури [4, 7].

Туристичний маршрут із Львова до Карпат демонструє ефективну взаємодію різних видів транспорту. Автомобільні шляхи забезпечують доступ до природних об'єктів і гірськолижних комплексів, залізниця дає можливість швидко переміщуватися між обласними центрами, а туроператорські маршрути координують логістику та сезонність відвідування [1, 9]. Ефективне планування маршрутів передбачає врахування транспортної доступності об'єктів, сезонних навантажень і типу туристичної активності, що дає змогу оптимізувати логістику та підвищити якість туристичного обслуговування [7].

Розвиток транспортної інфраструктури тісно пов'язаний із регіональною політикою та інвестиціями. У Карпатському регіоні реконструкція автомобільних доріг і залізничних колій підвищує мобільність туристів у зимовий та літній сезони, сприяючи більш рівномірному розподілу потоків. У 2024 році впроваджено пілотні проєкти «зеленого транспорту» в туристичних зонах Карпат, що сприяє екотуризму [7]. У Хмельницькій області покращується місце сполучення та доступність історико-культурних об'єктів, що підвищує привабливість регіону для внутрішніх туристів. Активно розвиваються веломаршрути та інфраструктура для активного туризму [10].

Транспортна мережа й логістика залишаються невід'ємною частиною туристичного потенціалу України. Раціональне використання автомобільного та залізничного транспорту, інтеграція туроператорської діяльності

й урахування сезонних особливостей дають можливість збалансувати туристичні потоки, зменшити перевантаження та підвищити економічну ефективність маршрутів. Таким чином, оновлення транспортної мережі та регіональних туристичних кластерів є важливою умовою сталого розвитку туризму в Україні.

Сезонність туристичних потоків є важливим чинником, який визначає як обсяг, так і структуру відвідуваності різних регіонів України. Згідно зі статистикою, найбільший обсяг внутрішніх туристичних подорожей спостерігається в липні та серпні, тоді як зимовий пік припадає на грудень – січень. Середня тривалість подорожі становить 3–5 днів. Аналіз статистичних даних показує, що Карпатський регіон, включно з Івано-Франківською та Закарпатською областями, характеризується двома піковими сезонами: зимовим (грудень – лютий) і літнім (червень – серпень). Зимовий сезон зумовлений активністю гірськолижних курортів, як-от Буковель, Драгобрат, Славське, що приваблюють як внутрішніх, так і іноземних туристів. Літній сезон популярний серед прихильників піших походів, велоспорту та водних рекреацій на річках Прут, Лімниця та Тиса [1, 3, 7, 9].

Закарпатська область, зокрема місто Берегове, демонструє специфічну сезонність оздоровчого туризму: пік відвідуваності припадає на літні місяці завдяки термальним джерелам і м'якому клімату. Це сприяє формуванню стабільного внутрішнього потоку туристів, тоді як міжнародні відвідувачі переважно приїжджають у літній та осінній періоди, поєднуючи оздоровчий відпочинок із культурним туризмом [3].

Сучасні туроператори відіграють важливу роль у формуванні туристичних маршрутів з урахуванням сезонності. Вони визначають оптимальні періоди відвідування регіонів, пропонують комплексні тури з логістикою між обласними центрами та рекреаційними зонами, сприяючи рівномірному розподілу потоків і підвищенню привабливості об'єктів [2, 7].

Сезонність і територіальна структура тісно взаємопов'язані з логістикою

та доступністю об'єктів. У літній період більшість туристів концентрується в Карпатах та на Закарпатті, тоді як зимові поїздки активізують гірськолижні курорти. У Хмельницькій області, навпаки, сезонність менш виражена – туристи відвідують фортеці та історичні пам'ятки протягом усього року, що робить регіон привабливим для коротких внутрішніх подорожей [2, 4, 10].

Врахування сезонності, територіальної структури потоків і діяльності туроператорів дає змогу ефективніше планувати туристичні маршрути, оптимізувати завантаження транспортної та готельної інфраструктури, а також формувати пропозиції турів з урахуванням пікових та міжсезонних періодів [7, 10].

Аналіз розподілу туристичних потоків дає можливість виявити особливості переміщення туристів між регіонами України й оцінити ефективність використання ресурсного потенціалу та транспортної інфраструктури. В умовах сучасного розвитку туризму після 2022 року особливого значення набуло внутрішнє переміщення, адже скорочення міжнародних поїздок сприяло зростанню попиту на локальні маршрути, що орієнтуються на наявні природні, культурно-історичні ресурси та сезонні можливості [2, 4].

Аналіз розподілу туристичних потоків ґрунтується на даних про природні, історико-культурні та рекреаційні ресурси, транспортну доступність і сезонні особливості. Встановлено, що внутрішні туристи активно вибирають напрямки залежно від сезону: у зимовий період переважають поїздки до гірськолижних курортів, а влітку – до природних об'єктів і рекреаційних зон [4, 7]. Подібна тенденція спостерігається і в межах Закарпаття, де популярність Берегового та термальних комплексів серед туристів із західних областей сприяє рівномірнішому завантаженню рекреаційних ресурсів протягом літнього сезону [7].

Відповідно до поставленої мети дослідження спрямоване на виявлення закономірностей розподілу туристичних потоків в Україні з урахуванням ресурсного потенціалу, транспортної доступності та сезонних коливань. Такий підхід дає змогу комп-

лексно оцінити чинники, що впливають на інтенсивність подорожей у різних регіонах, та визначити напрями оптимізації туристичної діяльності.

Додатковим показником активності туристичної сфери є внесок до державного бюджету. У 2024 році туристична галузь України продемонструвала значне відновлення та стійкість до складних умов. Загальні податкові надходження від суб'єктів туристичної діяльності становили 2 млрд 938 млн грн, що перевищує показники 2023 року (2 млрд 49 млн грн) та навіть рівень 2021 року до повномасштабного вторгнення (2 млрд 232 млн грн). Найбільший внесок забезпечили готелі, сплативши 1 млрд 954 млн грн, що майже вдвічі більше, ніж у 2023 році, а також туроператори, які перерахували до бюджету 304,7 млн грн, що свідчить про активізацію організованого туризму та зростання внутрішньої мобільності. Туристичні агентства у 2024 році сплатили 265,2 млн грн, демонструючи певне відновлення порівняно з попереднім роком, проте показники залишаються трохи нижчими за довоєнний рівень 2021 року, що пов'язано з військовими діями на території країни та зміною маршрутів туристів. Значне зростання відбулося також у сегменті турбаз, дитячих таборів, кемпінгів, стоянок для автофургонів, де податкові надходження зросли до 201,1 млн грн та 4,6 млн грн відповідно, що свідчить про збільшення попиту на внутрішній відпочинок у безпечних та природних регіонах. Загальна динаміка податкових надходжень відображає адаптацію туристичної галузі до нових умов, включно з економічними та безпековими викликами, а також зміни в поведінці туристів, що орієнтуються на внутрішні маршрути й організовані поїздки. Основними чинниками, які вплинули на таку динаміку, є відновлення внутрішнього туризму після пандемії, підвищена популярність безпечних регіонів та активних видів відпочинку, ефективна робота туроператорів і готелів, а також вплив війни, що змушує туристів уникати небезпечних територій і коригувати свої туристичні маршрути (таблиця 1) [11].

Таблиця 1

Податкові надходження від різних секторів туристичної галузі України [11]

Сектор туристичної галузі	2021 рік (млн грн)	2023 рік (млн грн)	2024 рік (млн грн)	Зміна 2023–2024 (%)	Зміна 2021–2024 (%)
Готелі	1289	1304	1954	+49,8	+51,5
Туроператори	259	205,8	304,7	+48,0	+17,7
Турагентства	279,3	193,3	265,2	+37,1	–5,1
Турбази та дитячі табори	–	145,9	201,1	+37,8	–
Кемпінги та стоянки для автофургонів	–	2,9	4,6	+58,6	–
Усього	2232	2049	2938	+43,3	+31,6

Розвиток туристичної інфраструктури й активність туристичних потоків безпосередньо впливають на економіку України, підтверджуючи важливість системного планування маршрутів, сезонного розподілу й оптимального використання ресурсного потенціалу.

У цьому контексті сучасні туроператори відіграють ключову роль у формуванні туристичних маршрутів. Вони аналізують сезонні коливання попиту та транспортну доступність регіонів, пропонуючи оптимальні маршрути, які враховують проміжні об'єкти та транспортні вузли. Завдяки цьому забезпечується більш рівномірний розподіл туристів, підвищується ефективність використання природних і культурних ресурсів та підтримується стабільний економічний внесок туристичної сфери в державний бюджет.

Результати онлайн-опитування свідчать, що туристична активність українців у період воєнного стану залишається обмеженою, але не припиняється повністю. Більшість респондентів (54,7 %) зазначили, що не здійснювали подорожей Україною з туристичною метою з 24 лютого 2022 року, тоді як понад третина (38 %) мали одну або декілька поїздок, що свідчить про поступове відновлення внутрішнього туризму навіть у складних умовах. Найбільш активний сезон для подорожей – літо (47,6 %), що зумовлено сприятливими погодними умовами, наявністю відпусток і канікул, а також відносною безпечністю в більшості регіонів [11].

Серед основних чинників, що впливають на вибір сезону для відпочинку, респонденти найчастіше називали відпустку або канікули (56,3 %), а також рівень цін і погодні умови

(по 21,8 %). Це свідчить про прагматичний підхід до планування поїздок та орієнтацію на економічні можливості. Перевагу нині надають безпечним і доступним видам туризму: піші прогулянки, дослідження міського середовища (54,0 %) та культурний туризм (28,4 %). Водночас зниження інтересу до морського та гірськолижного відпочинку пояснюється обмеженим доступом до певних територій і питаннями безпеки. Вибір місця для подорожі найбільше залежить від природних умов (51,5 %), цінової доступності (45,7 %) і культурної спадщини (35,6 %), що підкреслює цінність внутрішніх ресурсів і потенціал розвитку екологічного та культурно-пізнавального туризму [11].

Ставлення до подорожей під час війни є неоднозначним: 23,4 % респондентів заявили, що їхнє ставлення не змінилося, 21,1 % продовжують подорожувати з метою підтримки економіки, тоді як 23,2 % утримуються від поїздок через складне матеріальне становище. Головними перешкодами називають небезпеку (57,4 %) та фінансові труднощі (42,2 %). Найпопулярнішими джерелами інформації про подорожі є інтернет (63,3 %) і соціальні мережі (48,9 %), що підтверджує цифровізацію туристичної комунікації та зростання ролі онлайн-контенту у формуванні туристичних рішень [11].

Загалом результати опитування демонструють адаптацію туристичної поведінки українців до умов воєнного часу: переорієнтацію на внутрішній туризм, підвищення ролі безпеки, ціни та короткотривалих подорожей у межах країни.

Особливо актуальним є аналіз внутрішніх туристичних потоків, оскільки після

2022 року суттєво змінилася структура попиту: зросли короткотермінові подорожі, маршрути вихідного дня та поїздки сім'ями чи групами друзів [2, 4, 7]. Туроператори швидко адаптують пропозиції до нових умов, формуючи маршрути, що поєднують рекреаційні, культурні та природні об'єкти в одному логічному ланцюгу.

Аналіз туристичних потоків у поєднанні з діяльністю туроператорів дає змогу не лише оптимізувати транспортну та логістичну складові, але й підвищити ефективність використання природних і культурних ресурсів, враховувати сезонні коливання та сприяти розвитку внутрішнього туризму [7, 13].

У контексті просторового аналізу одним із найперспективніших напрямів вважається маршрут Хмельницький – Тернопіль – Львів – Мукачево – Берегове. Цей напрям поєднує кілька туристичних кластерів із різним профілем – від історико-культурного Поділля до рекреаційно-оздоровчого Закарпаття. Туристи мають змогу розпочати подорож у Хмельницькому, де розвивається урбаністичний і подієвий туризм, продовжити в Тернополі з його озерами та замками, далі відвідати Львів як культурний і логістичний центр, а завершити маршрут у Мукачеві та Береговому, де зосереджено термальні курорти та гастрономічні фестивалі [3, 4, 7].

Важливе місце у створенні та функціонуванні таких маршрутів посідають туроператори, які виступають організаторами туристичного продукту й аналітичними учасниками туристичного ринку. Вони здійснюють комплексну діяльність – від дослідження попиту до логістичного планування і просування турів на ринку, виступаючи посередниками між транспортною інфраструктурою, рекреаційними ресурсами та споживачем туристичних послуг [13].

На основі даних про сезонність, завантаження об'єктів і транспортні зв'язки туроператори формують оптимальні туристичні маршрути. Наприклад, комбіновані тури за напрямом Львів – Мукачево – Берегове часто включають зупинки в менш відомих, але перспективних DESTINATIONAX. Такий підхід не

лише розширює пропозицію, але й сприяє рівномірному розподілу туристичних потоків у межах регіонів [7].

У сучасній практиці аналіз і планування туристичних маршрутів усе частіше спираються на цифрові технології туроперейтингу – автоматизовані системи бронювання, CRM-платформи та ГІС-аналітику, що дають можливість відстежувати туристичні потоки в реальному часі. Завдяки цьому туроператори можуть оперативнo коригувати маршрути залежно від транспортної ситуації, погодних умов чи змін у попиті.

Поєднання аналітичних підходів до вивчення туристичних потоків і практичного туроперейтингу забезпечує синергетичний ефект: підвищується економічна віддача маршрутів, зменшується сезонне навантаження на інфраструктуру, а регіони отримують можливість сталого розвитку туризму на основі збалансованого використання природних і культурних ресурсів [2, 3, 4, 8].

Висновки. Проведений аналіз туристичних потоків в Україні з урахуванням ресурсного потенціалу, транспортної мережі та сезонності засвідчив, що сучасний туристичний ринок країни перебуває на етапі відновлення та внутрішньої трансформації. Війна спричинила суттєві зміни у структурі туристичних потоків, однак водночас стимулювала розвиток внутрішнього туризму, переорієнтацію попиту на безпечні регіони з розвинутою інфраструктурою та високим природно-рекреаційним потенціалом. Найбільшу концентрацію туристів спостерігають у Карпатському регіоні (Івано-Франківська та Закарпатська області), що зумовлено поєднанням природних, культурних та оздоровчих ресурсів і розвинутої транспортної доступності.

Хмельницька область вирізняється значним історико-культурним потенціалом, який забезпечує сталий потік внутрішніх туристів упродовж року, тоді як Причорноморський регіон демонструє виражену сезонність. Аналіз підтвердив, що ефективність туристичної діяльності безпосередньо залежить від стану транспортної інфраструктури: модернізація автомобільних шляхів і залізничного сполучення сприяє зростанню

мобільності населення та розширенню туристичних маршрутів.

Поєднання ресурсного потенціалу, транспортної логістики та сезонних чинників визначає просторову структуру туристичної активності. Поступове відновлення галузі, збільшення бюджетних надходжень від суб'єктів туристичної діяльності й активізація регіонального туризму свідчать про

стійкість і перспективність українського туристичного сектору. Подальший розвиток потребує інтегрованого підходу до управління туристичними потоками, інвестицій у транспортну інфраструктуру, а також підтримки внутрішніх ініціатив, спрямованих на сталий розвиток і підвищення конкурентоспроможності України на туристичній карті Європи.

Література

1. Кількість перевезених пасажирів за видами транспорту 2025 рік. Пасажирообіг за видами транспорту за 2025 рік. URL: <https://www.ukrstat.gov.ua/>.
2. Гуцал Л., Шоробура І. Формування туристичної привабливості територіальних громад в Україні. *Економіка та суспільство*. 2023. № 49. DOI: <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2023-49-47>
3. Туристичні магніти України 2024. URL: <https://drive.google.com/file/d/13hwxD-kXjhoCZBFMyFy9DQsFX5DRCZP/view>
4. Долинська О. О. Ресурсно-рекреаційний потенціал Хмельницької області. *Наукові записки Тернопільського національного педагогічного університету імені Володимира Гнатюка. Серія: Географія*. Тернопіль, 2022. № 2 (53). С. 84–89. DOI: <https://doi.org/10.25128/2519-4577.22.2.11>
5. Зарубіна А., Онойко Ю., Щербатюк Н. Сучасні тенденції розвитку внутрішнього туризму. *Економіка та суспільство*. 2023. (48). DOI: <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2023-48-32>
6. Смирнов І. Г., Любіцева О. О. Логістика в туризмі. Міжнародний туристичний бізнес і логістика в туризмі : навч. посіб. Київ : Видавництво Ліра-К, 2024. 533 с.
7. Конкурентоспроможність туристично-рекреаційної сфери Карпатського регіону України : електрон. наук. вид. / наук. ред. В. С. Кравців; ДУ «Інститут регіональних досліджень ім. М. І. Долинського НАН України». Львів, 2023. 110 с. URL: <https://ird.gov.ua/irdp/p20230036.pdf>
8. Стратегія регіонального розвитку Хмельницької області на 2021–2027 роки (оновлена редакція) Хмельницький, 2025. URL: <https://km-oblrada.gov.ua/programi-regionalnogo-rozvitku/>
9. Міністерство розвитку громад та територій України. Залізничний транспорт. Автомобільний та міський транспорт [Електронний ресурс]. URL: <https://mindev.gov.ua/diialnist/napriamy>
10. Стратегія регіонального розвитку Хмельницької області на 2021–2027 роки (оновлена редакція). Хмельницький, 2025. URL: <https://km-oblrada.gov.ua/programi-regionalnogo-rozvitku/>
11. Дослідження внутрішнього туристичного ринку. URL: <https://surl.li/aqgies>
12. Туристична статистика України за 2024 рік. URL: <https://www.tourism.gov.ua/blog/u-2024-turistichna-sfera-ukrayini-prinesla-v-byudzheth-mayzhe-3-mlrd-grn>
13. Крупеня І. М., Старунська А. О. Напрями вдосконалення регулювання розвитку туризму в Україні. *Вісник НТУУ «КПІ». Політологія. Соціологія. Право*. 2023. Вип. 2 (58). С. 115–119. DOI: [https://doi.org/10.20535/2308-5053.2023.2\(58\).285590](https://doi.org/10.20535/2308-5053.2023.2(58).285590)

References

1. Derzhavna sluzhba statystyky Ukrainy. (2025). Kilkist perevezenykh pasazhyriv za vydamy transportu 2025 rik. Pasazhyroobih za vydamy transportu za 2025 rik [Number of passengers transported by modes of transport, 2025. Passenger turnover by modes of transport, 2025]. Retrieved from: <https://www.ukrstat.gov.ua/> [in Ukrainian].
2. Hutsal, L., & Shorobura, I. (2023). Formuvannia turystychnoi pryvablyvosti terytorialnykh hromad v Ukraini [Formation of tourist attractiveness of territorial communities in Ukraine]. *Ekonomika ta suspilstvo – Economy and Society*, 49. <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2023-49-47> [in Ukrainian].
3. Turystychni mahnity Ukrainy. (2024). [Tourist Magnets of Ukraine 2024] (2024). Retrieved from: <https://drive.google.com/file/d/13hwxD-kXjhoCZBFMyFy9DQsFX5DRCZP/view> [in Ukrainian].
4. Dolynska, O. O. (2022). Resursno-rekreatsiyni potentsial Khmelnytskoi oblasti [Resource and recreational potential of Khmelnytskyi region]. *Naukovi zapysky Ternopilskoho natsionalnoho pedahohichnoho universytetu imeni Volodymyra Hnatiuka. Serii: Heohrafiia – Scientific Notes of Ternopil Volodymyr Hnatiuk National Pedagogical University. Geography Series*, 2 (53), 84–89. <https://doi.org/10.25128/2519-4577.22.2.11> [in Ukrainian].

5. Zarubina, A., Onoiko, Yu., & Shcherbatiuk, N. (2023). Suchasni tendentsii rozvytku vnutrishnoho turyzmu [Current trends in domestic tourism development]. *Ekonomika ta suspilstvo – Economy and Society*, 48. <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2023-48-32> [in Ukrainian].
6. Smyrnov, I. H., & Liubitseva, O. O. (2024). Lohistyka v turyzmi. Mizhnarodnyi turystychnyi biznes i lohistyka v turyzmi: navch. posib. [Logistics in tourism. International tourism business and logistics in tourism: textbook]. Vydavnytstvo Lira-K [in Ukrainian].
7. Kravtsiv, V. S. (Ed.). (2023). Konkurentospromozhnist turystychno-rekreatsiinoi sfery Karpatskoho rehionu Ukrainy [Competitiveness of the tourism and recreation sector of the Carpathian region of Ukraine]. DU “Instytut rehionalnykh doslidzhen im. M. I. Dolishnoho NAN Ukrainy”. Retrieved from: <https://ird.gov.ua/irdp/p20230036.pdf> [in Ukrainian].
8. Khmelnytska oblasna derzhavna administratsiia (2025). Stratehiia rehionalnoho rozvytku Khmelnytskoi oblasti na 2021–2027 roky (onovlena redaktsiia) [Regional development strategy of Khmelnytskyi region for 2021–2027 (updated edition)]. Retrieved from: <https://km-oblrada.gov.ua/programi-regionalnogo-rozvitku/> [in Ukrainian].
9. Ministerstvo rozvytku hromad ta terytorii Ukrainy (2025). Zaliznychnyi transport. Avtomobilnyi ta miskyi transport [Railway transport. Motor and urban transport]. Retrieved from <https://mindev.gov.ua/diialnist/napriamy> [in Ukrainian].
10. Khmelnytska oblasna derzhavna administratsiia (2025). Stratehiia rehionalnoho rozvytku Khmelnytskoi oblasti na 2021–2027 roky (onovlena redaktsiia) [Regional development strategy of Khmelnytskyi region for 2021–2027 (updated edition)]. Retrieved from: <https://km-oblrada.gov.ua/programi-regionalnogo-rozvitku/> [in Ukrainian].
11. Doslidzhennia vnutrishnoho turystychnoho rynku [Research of the domestic tourism market] (2024). Retrieved from: <https://surl.li/aqgies> [in Ukrainian].
12. Turystychna statystyka Ukrainy za 2024 rik [Tourism statistics of Ukraine for 2024] (2024). Retrieved from: <https://www.tourism.gov.ua/blog/u-2024-turistichna-sfera-ukrayini-prinesla-v-byudzhety-mayzhe-3-mlrd-grn> [in Ukrainian].
13. Krupenia, I. M., & Starunska, A. O. (2023). Napriamy vdoskonalennia rehuliuвання rozvytku turyzmu v Ukraini [Directions for improving tourism development regulation in Ukraine]. *Visnyk NTUU “KPI”. Politolohiia. Sotsiolohiia. Pravo – Bulletin of NTUU “KPI”. Political Science. Sociology. Law*, 2(58), 115–119. [https://doi.org/10.20535/2308-5053.2023.2\(58\).285590](https://doi.org/10.20535/2308-5053.2023.2(58).285590) [in Ukrainian].

Стаття надійшла до редакції 25.10.2025

Стаття прийнята 12.11.2025

Статтю опубліковано 22.12.2025