

DOI: <https://doi.org/10.32782/city-development.2026.1-4>

УДК 338.48:332.1

## ПРОСТОРОВА СТРУКТУРА ТУРИСТИЧНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ

**Герасименко Тетяна Володимирівна**

кандидат геологічних наук, доцент,

доцент кафедри туризму та економіки підприємства

Національний технічний університет «Дніпровська політехніка»

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-5437-437X>

**Анотація.** У статті здійснено інтегральне оцінювання рівня розвитку туристичної інфраструктури областей України з метою виявлення просторових диспропорцій та структурних відмінностей у її формуванні. Методологічну основу дослідження становить композитний підхід, що передбачає агрегування нормованих показників-індикаторів – матеріально-ресурсного, соціально-еколого-економічного та інноваційно-інклюзивного блоків з урахуванням воєнно-безпекових чинників. На основі інтервального групування регіонів виокремлено ядро, напівпериферійні та периферійні зони розвитку туристичної інфраструктури. Проведеним аналізом чутливості задіяних факторів підтверджено стабільну стійкість міжрегіонального ранжування при помірному варіюванні ваг блоків. Отримані результати формують аналітичну основу для диференціації регіональної політики розвитку та відновлення туристичної інфраструктури в умовах воєнних трансформацій економіки.

**Ключові слова:** туристична інфраструктура; просторова диференціація; інтегральна оцінка; регіональний розвиток; регіональна політика, інтервальне групування; сценарний аналіз.

**Постановка проблеми.** Регіональний розвиток туристичної інфраструктури України характеризується стійкою просторовою асиметрією, що проявляється у відмінностях транспортної доступності, якості сервісів, інвестиційної активності та інституційної спроможності областей. Існуючі підходи здебільшого зосереджені на окремих показниках (туристичні потоки, місткість розміщення, доходи) або на ізольованих підсистемах, унаслідок чого обмежується можливість інтегрованого міжрегіонального зіставлення. Після 2022 р. просторову конфігурацію туризму суттєво переформатували воєнно-безпекові чинники (руйнування, міграція, ризики), однак вони часто не мають формалізованого виміру в аналітичних моделях. Додатковим обмеженням є фрагментація регіональної статистики у воєнний період, що знижує відтворюваність і порівнюваність оцінок. За відсутності нормативно-цільових орієнтирів для більшості інфраструктурних індикаторів зростає роль композитних підходів для відносного ранжування областей. Отже, дослідницька прогалина полягає в потребі методично стійкої інтегральної оцінки, придатної для порівняння областей із урахуванням воєнно-безпекових ризиків за умов неповної статистичної бази.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Проблематика просторової диференціації туристичної інфраструктури та туристично-рекреаційного розвитку регіонів широко представлена в наукових дослідженнях, однак її удосконалення зберігає актуальність в умовах сучасних структурних і безпекових трансформацій.

І. В. Левицька у своїй роботі здійснює аналіз просторової диференціації туристсько-рекреаційного потенціалу інфраструктури туризму на регіональному рівні, що дозволяє виявити внутрішньотериторіальні диспропорції, проте не охоплює міжрегіональні зіставлення [6]. Теоретико-методологічні засади просторової організації туристично-рекреаційної сфери регіонів ґрунтовно розкрито в монографії за редакцією В. В. Паппа, де акцент зроблено на типології туристичних територій і класичних інфраструктурних чинниках розвитку [10].

У сучасних дослідженнях посилюється увага до геопросторових аспектів туристичного бізнесу. Зокрема В. С. Сайчук, Л. М. Ткачук та В. В. Кравчук обґрунтовують необхідність встановлення інтегрованих методологічних підходів до геопросторової диференціації туризму з використанням просторового аналізу та картографічних інструментів [12]. Питання розвитку туристичної інфраструктури на різних типах територій розглядаються також у роботі О. Четирбука, А. Голода та А. Фабіо, однак без розробки принципів побудови інтегральних між-



регіональних оцінок [14]. Отже, попри наявний науковий доробок, недостатньо дослідженими залишаються питання комплексного інтегрального порівняння регіонів України за рівнем розвитку туристичної інфраструктури з урахуванням інноваційно-інклюзивних та воєнно-безпекових чинників, що і зумовлює наукову новизну даного дослідження.

**Мета статті.** Здійснити інтегральне оцінювання рівня розвитку туристичної інфраструктури регіонів України та ідентифікувати ключові просторові диспропорції на основі композитного вимірювання, інтервального групування й типологізації.

**Результати дослідження.** Інформаційну базу сформовано за матеріалами ДССУ, ДАРТ, НТОУ, профільних міністерств (цифрової трансформації, довкілля, розвитку громад і територій), органів місцевого самоврядування, а також національних моніторингів і рейтингів (як проксі-індикаторів цифровізації, інклюзивності, соціального середовища та безпекових умов), включаючи аналітику Rating Lab і картографічні оцінки воєнних руйнувань та ВПО. Період дослідження охоплює 2020–2021 рр., як базу порівняння та частково 2022–2024 рр., для яких окремі регіональні показники оприлюднюються нерегулярно, що обмежує побудову суцільних динамічних рядів і зміщує фокус на просторову диференціацію стану. З міркувань методологічної коректності до кількісного аналізу не включено Автономну Республіку Крим через відсутність зіставних офіційних даних після 2014 р. Показники Луганської області використано лише з істотними застереженнями, оскільки, фор-

мально, наявна статистика не відображає фактичного стану інфраструктури в умовах бойових дій і руйнувань.

Методологічною основою формування аналітичного інструментарію є положення теорії регіонального розвитку, концепції багатовимірного індексного оцінювання та підходи до системного аналізу туристичних територій, відповідно до яких складні соціально-економічні системи доцільно досліджувати через агрегування взаємопов'язаних індикаторів у структуровані блоки [6, 12, 14]. Застосування композитних моделей у дослідженнях регіональної диференціації дозволяє забезпечити зіставність територій, врахувати структурну неоднорідність розвитку та мінімізувати вплив фрагментарності статистичних даних. У цьому контексті побудова блокової індикаторної моделі є логічним продовженням сучасних підходів до оцінювання туристичної інфраструктури в умовах трансформаційних змін.

Композитна модель ґрунтується на основі трьох блоків індикаторів: X (матеріально-ресурсний: транспорт та логістика, готельно-ресторанна та культурно-дозвіллева інфраструктура), Y (соціально-еколого-економічний: соціальна значущість, екологічна стійкість, інвестиційна привабливість, воєнно-безпекові параметри) і Z (інноваційно-інклюзивний: цифровізація, інноваційний потенціал, безбар'єрність), перелік показників подано в табл. 1.

Інтегральний індекс ТІі інтерпретується як відносний композитний показник рівня розвитку (спроможності) туристичної інфраструктури області, сформований на основі нормова-

**Таблиця 1 – Система показників оцінювання розвитку туристичної інфраструктури**

Блок	Підблок	Показник	Напрямок впливу
1	2	3	4
X Матеріально-ресурсний	Х <sub>1</sub> Транспортно-логістичне забезпечення	Пасажирообіг автомобільного транспорту, тис. пас. км	+
		Кількість перевезених пасажирів автомобільним транспортом (автобусами), тис. осіб	+
		Відправлення пасажирів залізничним транспортом загального користування, млн осіб	+
	Х <sub>2</sub> Готельно-ресторанна інфраструктура	Кількість місць (ліжок) у колективних засобах розміщування, од.	+
		Кількість фактично проведених ліжко-днів у колективних засобах розміщування, од.	+
		Коефіцієнт використання місткості колективних засобів розміщування	+
		Чисельність активних суб'єктів у сфері забезпечення стравами та напоями, од.	+
	Х <sub>3</sub> Культурно-дозвіллеве забезпечення	Кількість суб'єктів у сфері творчості, мистецтва та розваг, од.	+
		Кількість закладів культури (бібліотеки, архіви, музеї), од.	+
		Кількість суб'єктів у сфері спорту та організація відпочинку, од.	+
		Рівень впорядкованості території (індекс Rating Lab), бал	+

Продовження таблиці 1

1	2	3	4
Y Соціально-еколого-економічний	Y <sub>1</sub> Соціальна значущість	Податки підприємств туристичної галузі, млн грн	+
		Кількість найманих працівників (еквівалент повної зайнятості) у сферах туризму та дозвілля, осіб	+
		Рівень цивільної безпеки, бал	+
		Рівень емоційного сприйняття населених пунктів, бал	+
	Y <sub>2</sub> Екологічна стійкість	Площа територій природно-заповідного фонду, га	+
		Викиди забруднюючих речовин в атмосферне повітря, тис. т	-
		Скидання забруднених зворотних вод без очищення, млн м <sup>3</sup>	-
		Капітальні інвестиції на охорону навколишнього природного середовища, тис. грн	+
	Y <sub>3</sub> Інвестиційна привабливість та результати діяльності	Поточні витрати на охорону навколишнього природного середовища, тис. грн	+
		Обсяг капітальних інвестицій, тис. грн	+
		Обсяг реалізованої продукції (товарів, послуг) у сферах туризму та дозвілля, тис. грн	+
	Y <sub>4</sub> Воєнно-безпекова стійкість	Прибуток до оподаткування підприємств туристичного сектору, тис. грн	+
		Збиток до оподаткування підприємств туристичного сектору, тис. грн	-
		Руйнування дорожньої мережі, км	-
		Руйнування житлової площі, млн кв. м	-
	Z Інноваційно-інклюзивний	Z <sub>1</sub> Цифровізація та інформаційне забезпечення	Відстань до зон бойових дій, км
Чисельність внутрішньо переміщених осіб, тис. осіб			-
Індекс цифрової трансформації регіону, %			+
Рівень поширення інтернету, %			+
Z <sub>2</sub> Інноваційний потенціал		Інституційна спроможність до цифрової трансформації, бал	+
		Цифрова візитівка регіону, бал	+
		Частка реалізованої інноваційної продукції, %	+
		Витрати на інновації, тис. грн	+
Z <sub>3</sub> Безбар'єрність фізичного оточення		Кількість інноваційно активних підприємств, од.	+
		Кількість елементів інноваційної інфраструктури, од.	+
		Рівень безбар'єрності об'єктів благоустрою, %	+
		Рівень безбар'єрності зупинок громадського транспорту, %	+
	Рівень безбар'єрності центральних вулиць, %	+	
	Рівень безбар'єрності автовокзалів та станцій, %	+	
Рівень безбар'єрності залізничних вокзалів та станцій, %	+		
Відповідність засобів розміщення стандартам інклюзивності, %	+		

Примітки: стимулюючий фактор «+», дестимулюючий фактор «-». До стимуляторів віднесено показники, зростання яких підвищує інфраструктурну спроможність регіону; до дестимуляторів – показники, збільшення яких погіршує умови розвитку.

Джерело: сформовано автором на основі [1-5, 7-11, 13]

них індикаторів блоків X-Y-Z. Складові індексу використовуються для міжрегіонального зіставлення та ранжування в межах досліджуваної вибірки й періоду, а не для оцінювання «абсолютної відповідності» нормативам.

Враховуючи багатовимірність і різномірність показників табл. 1, подальший аналіз здійснено через побудову інтегрального індексу на основі нормування та агрегування блоків X-Y-Z, який формується агрегуванням складових трьох блоків:

$$TI_i = \sum_{k=1}^3 w_k B_{ik}, \sum_{k=1}^3 w_k = 1, w_k \geq 0, \quad (1)$$

де  $TI_i$  – інтегральний індекс розвитку туристичної інфраструктури  $i$ -ї області;  $B_{ik}$  – значення  $k$ -го інтегрального блоку;  $w_k$  – ваговий коефіцієнт відповідного блоку.

Структура інтегральної моделі передбачає такі відповідності:

$$\begin{aligned} B_{11} &= X_i, B_{12} = Y_i, B_{13} = Z_i, \\ w_1 &= w_x, w_2 = w_y, w_3 = w_z, \end{aligned} \quad (2)$$

де  $X_i, Y_i, Z_i$  – інтегральні показники матеріально-ресурсного, соціально-еколого-економічного та інноваційно-інклюзивного розвитку туристичної інфраструктури відповідно;  $w_x = w_y = w_z = 1/3$ , що мінімізує суб'єктивність

за відсутності обґрунтованих нормативів пріоритетності складових.

Попередньо визначаємо, що показники нормуються за процедурою *min-max*.

Для стимуляторів:

$$\bar{x}_i = \frac{x_i - x_{min}}{x_{max} - x_{min}}, i = 1, \dots, n, \quad (3)$$

де  $n$  – обсяг статистичних даних (довжина вибірки) або число точок часового ряду, при цьому:  $\bar{x}_i = 0$ , коли  $x_i = x_{min}$ ;  $\bar{x}_i = 1$ , коли  $x_i = x_{max}$ .

Для дестимуляторів:

$$\bar{x}_i = \frac{x_{max} - x_i}{x_{max} - x_{min}}, i = 1, \dots, n, \quad (4)$$

де  $\bar{x}_i = 0$ , коли  $x_i = x_{max}$ ;  $\bar{x}_i = 1$ , коли  $x_i = x_{min}$ .

Пропуски (до 5% на індикатор) заповнювалися середнім значенням по вибірці; вплив цього припущення контролювався аналізом чутливості.

Блокові індекси розраховуються як середнє значення нормованих показників відповідного блоку, а загальний індекс – як середнє значення блоків. Для інтерпретації застосовано інтервальне групування на 5 рівнів (від «найнижчого» до «надвисокого») з довжиною інтервалу:

$$l = \frac{TI_{max} - TI_{min}}{r} \quad (5)$$

де  $l$  – розмір інтервалу;  $TI_{max}$  – максимальне значення інтегральної оцінки;  $TI_{min}$  – мінімальне значення інтегральної оцінки;  $r$  – кількість груп (у даному випадку  $r = 5$ ). Кількість груп обрана як компроміс між аналітичною деталізацією та стабільністю інтерпретації за обмеженої вибірки. За отриманими значеннями довжина інтервалу становить 0,08.

Узагальнені значення блокових і загального індексів наведено в табл. 2, а результати інтервального групування – в табл. 3. За отриманими оцінками виокремлено п'ять груп областей з різним рівнем розвитку туристичної інфраструктури та відповідною просторово-структурною типологією «ядро – напівпериферія – периферія».

Львівська область формує «ядро» з найвищим інтегральним значенням, що відображає надвисоку концентрацію базової інфраструктури та сервісів. Дніпропетровська, Київська й Одеська області належать до високого рівня, демонструючи потужну матеріально-ресурсну базу при наявності окремих обмежень соціально-екологічного та інклюзивного профілю. Харківська й Івано-Франківська області характеризуються середнім рівнем: для Харківщини визначальними є безпекові ризики, для Івано-Франківщини – сезонність і потреба модернізації транспортно-цифрової підтримки. Групи низького та наднизького рівнів охоплюють більшість областей і відображають дефіцит інфраструктур-

**Таблиця 2 – Інтегральна оцінка розвитку обласних туристичних інфраструктур України**

Область	X	Y	Z	I	Ранг
Вінницька	0,22	0,51	0,53	0,42	7
Волинська	0,28	0,62	0,46	0,46	6
Дніпропетровська	0,59	0,50	0,74	0,61	2
Донецька	0,45	0,29	0,27	0,33	15
Житомирська	0,27	0,51	0,34	0,37	12
Закарпатська	0,24	0,61	0,49	0,45	7
Запорізька	0,42	0,36	0,35	0,38	11
Івано-Франківська	0,36	0,67	0,45	0,50	5
Київська	0,75	0,52	0,44	0,57	3
Кіровоградська	0,16	0,46	0,39	0,34	14
Луганська	0,08	0,35	0,03	0,15	16
Львівська	0,72	0,76	0,65	0,71	1
Миколаївська	0,35	0,40	0,34	0,36	13
Одеська	0,68	0,49	0,50	0,57	3
Полтавська	0,28	0,47	0,47	0,41	8
Рівненська	0,21	0,60	0,45	0,42	7
Сумська	0,17	0,43	0,51	0,37	12
Тернопільська	0,17	0,55	0,48	0,40	9
Харківська	0,59	0,38	0,62	0,53	4
Херсонська	0,23	0,39	0,36	0,33	15
Хмельницька	0,24	0,57	0,54	0,45	7
Черкаська	0,24	0,50	0,36	0,37	12
Чернівецька	0,14	0,53	0,51	0,39	10
Чернігівська	0,20	0,49	0,43	0,38	11

Джерело: сформовано автором

**Таблиця 3 – Типологія областей України за рівнем інтегрального розвитку туристичної інфраструктури**

Тип просторової позиції	Характеристика рівня розвитку	Значення індексу	Представницькі регіони
Ядро туристичного розвитку	Максимальна концентрація інфраструктури та сервісів	> 0,65	Львівська
Регіони підвищеного розвитку	Високий потенціал за наявності окремих обмежень	0,57–0,65	Дніпропетровська, Київська, Одеська
Напівпериферійні регіони	Поєднання конкурентних переваг і структурних обмежень	0,49–0,56	Харківська, Івано-Франківська
Регіони стриманого розвитку	Недостатня інфраструктурна та інвестиційна база	0,41–0,48	Вінницька, Волинська, Закарпатська, Полтавська, Рівненська, Хмельницька
Периферійні регіони	Критичні інфраструктурні та безпекові обмеження	0,33–0,40	Донецька, Житомирська, Запорізька, Кіровоградська, Миколаївська, Сумська, Тернопільська, Херсонська, Черкаська, Чернівецька, Чернігівська

Джерело: сформовано автором

ного капіталу, інвестицій та цифрових сервісів, а також підвищений вплив воєнно-безпекових чинників для частини територій. Окремі регіони, де статистика базується переважно на довоєнних даних, потребують обережної інтерпретації результатів при плануванні відновлення.

Для оцінки надійності висновків виконано аналіз чутливості показників через сценарне варіювання ваг блоків (базовий сценарій – рівні ваги; альтернативні –  $\pm 20\%$  акцент на X, Y або Z) за незмінності набору індикаторів, правил нормування та вибірки регіонів. Результати наведено в табл. 4–5 і свідчать про високу узгодженість ранжування з базовим сценарієм (коефіцієнти Спірмена та Кендалла > 0,97), а зміни групової належності мають локальний характер і стосуються переважно «прикордонних» регіонів поблизу меж інтервалів.

Отримані інтегральні індекси оцінки ТІ набувають більшої аналітичної наочності у просторовому вимірі: картографічне відображення показників за окремими блоками та в цілому, дозволяє ідентифікувати територіальні диспропорції і зони концентрації туристичної інфраструктури (рис. 1–4).

**Висновки.** Запропонований композитний підхід забезпечує узгоджене інтегральне порівняння областей України за рівнем розвитку туристичної інфраструктури з урахуванням матеріально-ресурсних, соціально-еколого-економічних та інноваційно-інклюзивних складових. Отримані результати засвідчують наявність стійких просторових диспропорцій і дозволяють ідентифікувати зони концентрації туристичної інфраструктури, а також напівпериферійні та периферійні території з різним потенціалом розвитку. Методика дає

**Таблиця 4 – Діагностика чутливості індексу розвитку туристичної інфраструктури порівняно з базовим сценарієм  $S_0$** 

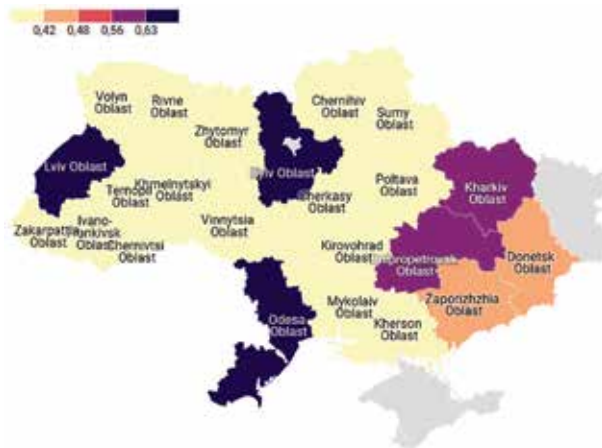
Сценарій	Коефіцієнт Спірмена	Коефіцієнт Кендалла	$MAD_R$	$MAX_r$	$ \overline{\Delta TI(s)} $	$MAX_{TT}$
$S_0$ базовий	1,000	1,000	0,000	0,0	0,000	0,000
$S_1$ фокус на X	0,990	0,976	0,435	2,0	0,006	0,018
$S_2$ фокус на Y	0,998	0,994	0,174	1,0	0,006	0,015
$S_3$ фокус на Z	0,998	0,994	0,174	1,0	0,005	0,015

Джерело: розраховано автором

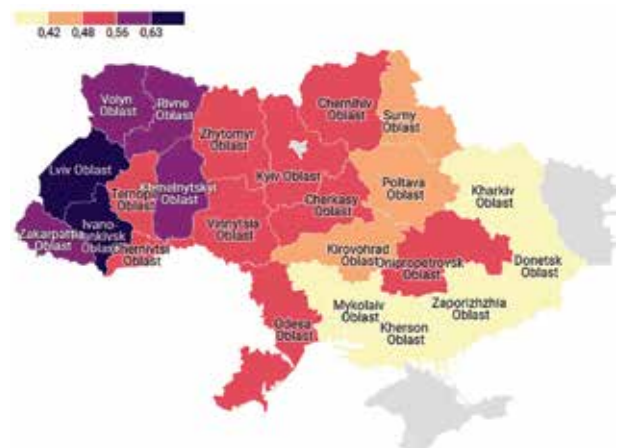
**Таблиця 5 – Области, що змінили групу відносно  $S_0$** 

Сценарій	Область	Група ( $S_0$ )	Група ( $S_i$ )
$S_2$ фокус на Y	Одеська	2	3
$S_2$ фокус на Y	Тернопільська	5	4
$S_2$ фокус на Y	Чернівецька	5	4
$S_3$ фокус на Z	Одеська	2	3
$S_3$ фокус на Z	Тернопільська	5	4
$S_3$ фокус на Z	Чернівецька	5	4

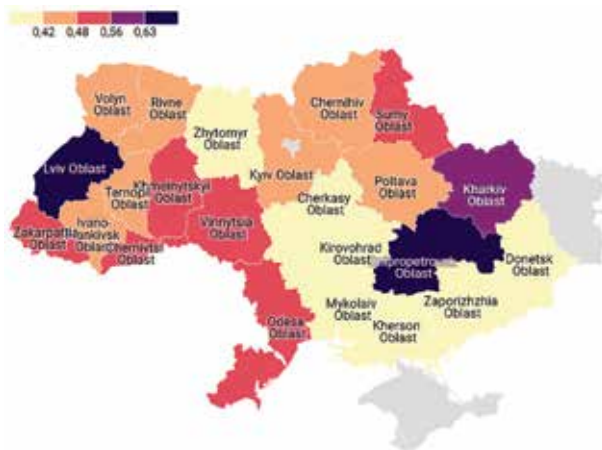
Джерело: сформовано автором



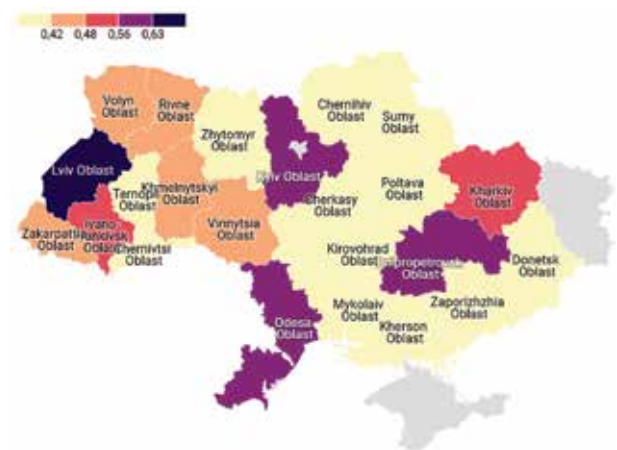
**Рисунок 1 – Просторова диференціація рівня розвитку туристичної інфраструктури областей України за матеріально-ресурсним блоком**



**Рисунок 2 – Просторова диференціація рівня розвитку туристичної інфраструктури областей України за соціально-еколого-економічним блоком**



**Рисунок 3 – Просторова диференціація рівня розвитку туристичної інфраструктури областей України за інноваційно-інклюзивним блоком**



**Рисунок 4 – Просторова диференціація інтегральної оцінки розвитку туристичної інфраструктури областей України**

*Джерело: побудовано автором на основі власних розрахунків з використанням інструменту Datawrapper.*

зможу виявляти регіони з критичними інфраструктурними та воєнно-безпековими обмеженнями, що є ключовим для обґрунтування пріоритетів відновлення туристичної діяльності. Сценарний аналіз чутливості виведених показників підтвердив високу стійкість міжрегіонального ранжування до помірного варіювання вагових коефіцієнтів, що свідчить про методологічну надійність отриманих висновків. Наукова новизна дослідження полягає в інтеграції воєнно-безпекових та іннова-

ційно-інклюзивних параметрів у модель просторової диференціації туристичної інфраструктури в умовах обмеженої статистичної бази. Практична значущість результатів полягає у формуванні аналітичної основи для реалізації диференційованої стратегічної регіональної політики розвитку туризму, спрямованої на структурну модернізацію інфраструктури, посилення цифрової та інклюзивної складових, підвищення екологічної стійкості й безпеки туристичних територій.

#### **Бібліографічний список:**

1. Державна служба статистики України. URL: <https://stat.gov.ua/>
2. Індекс цифрової трансформації регіонів України. Міністерство цифрової трансформації України. Підсумки 2024 року. URL: <https://thedigital.gov.ua/storage/uploads/files/page/community/reports/%D0%86%D0%9D%D0%94%D0%95%D0%9A%D0%A1%202024%202%201.pdf>
3. Інфраструктура інноваційної екосистеми України у регіональному розпізі. URL: <https://nipo.gov.ua/interaktyvni-dashbordyi-ip-innovatsii/>

4. Звіт про внутрішнє переміщення населення в Україні опитування загального населення. 2024. URL: [https://dtm.iom.int/sites/g/files/tmzbd1461/files/reports/IOM\\_UKR\\_GPS\\_Internal%20Displacement%20Report\\_Round%2016\\_UA\\_June%202024.pdf](https://dtm.iom.int/sites/g/files/tmzbd1461/files/reports/IOM_UKR_GPS_Internal%20Displacement%20Report_Round%2016_UA_June%202024.pdf)
5. Інформаційно-аналітичні матеріали Міністерства захисту довкілля та природних ресурсів України з питання «Аналіз площ природно-заповідного фонду України в розрізі адміністративно-територіальних одиниць за 2020 рік». URL: <https://wownature.in.ua/wp-content/uploads/2021/05/Dovidka-PZF-2020-V3.0-.pdf>.
6. Левицька І.В. Аналіз просторової диференціації туристсько-рекреаційного потенціалу інфраструктури туризму у Вінницькій області. *Вісник ЖДТУ*. 2013. № 4 (66). С. 187–198. URL: <https://eztuir.ztu.edu.ua/bitstream/handle/123456789/2342/24.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
7. Мапа війни в Україні. DeepStateMAP. URL: <https://deepstatemap.live/#6/49.4383200/32.0526800>
8. Рейтинг регіонів за індексом місцевого благополуччя та міграційні настрої: 2024. Rating Lab. Моніторингове дослідження. 2025. URL: <https://ratinglab.org/storage/2025/02/20/abc7d073abff9f16ee2225de563b02eb7685d3ba.pdf>.
9. План відновлення України. Мапа руйнувань. URL: <https://recovery.gov.ua/>
10. Просторова організація туристично-рекреаційної сфери регіону: монографія / За загальною редакцією д.е.н., проф. В.В. Папп. Мукачєво: Редакційно-видавничий центр МДУ, 2016. 268 с.
11. Рейтинг обласних, Київської міської держадміністрацій за ступенем безбар'єрності об'єктів фізичного оточення і послуг (за результатами моніторингу 2024 року). URL: <https://mindev.gov.ua/storage/app/sites/1/uploaded-files/prezentacia-reiting-oblasnix-kiyivskoyi-miskoyi-derzadministracii-za-stupenem-bezbarjernosti-objektiv-f-2-1.pdf>
12. Сайчук В.С., Ткачук Л.М., Кравчук В.В. Геопросторова диференціація туристичного бізнесу: методологічні підходи та практичне застосування в умовах сучасних викликів. *Економіка та суспільство*. 2025. № 74. DOI: <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2025-74-68>
13. Смарт-спеціалізація регіонів України: методологія та прагматика реалізації: монографія; наук. ред. Сторонянська І. З. / ДУ «Інститут регіональних досліджень імені М. І. Долішнього НАН України». Львів, 2022. 424 с.
14. Четирбук О., Голод А., Фабіо А. Розвиток туристичної інфраструктури на різних типах територій. 2024. *Економіка та суспільство*, № (62). DOI: <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2024-62-162>

#### References:

1. Derzhavna sluzhba statystyky Ukrayiny [State Statistics Service of Ukraine]. Available at: <https://stat.gov.ua/> (in Ukrainian)
2. Indeks tsyfrovoyi transformatsiyi rehioniv Ukrayiny. Ministerstvo tsyfrovoyi transformatsiyi Ukrayiny. Pidsumky 2024 roku [Digital Transformation Index of Ukrainian Regions. Ministry of Digital Transformation of Ukraine. Results of 2024]. Available at: <https://thedigital.gov.ua/storage/uploads/files/page/community/reports/%D0%86%D0%9D%D0%94%D0%95%D0%9A%D0%A1%202024%20%201.pdf>. (in Ukrainian)
3. Infrastruktura innovatsiyanoi ekosystemy Ukrayiny u rehional'nomu rozrizi [Infrastructure of Ukraine's innovation ecosystem by region]. Available at: <https://nipo.gov.ua/interaktyvni-dashbordyi-ip-innovatsii/> (in Ukrainian)
4. Zvit pro vnutrishnye peremishchennya naselennya v Ukrayini opytuvannya zahal'noho naselennya [Report on Internal Displacement in Ukraine General Population Survey]. 2024. Available at: [https://dtm.iom.int/sites/g/files/tmzbd1461/files/reports/IOM\\_UKR\\_GPS\\_Internal%20Displacement%20Report\\_Round%2016\\_UA\\_June%202024.pdf](https://dtm.iom.int/sites/g/files/tmzbd1461/files/reports/IOM_UKR_GPS_Internal%20Displacement%20Report_Round%2016_UA_June%202024.pdf) (in Ukrainian)
5. Informatsiyano-analitychni materialy Ministerstva zakhystu dovkillya ta pryrodnykh resursiv Ukrayiny z pytannya "Analiz ploshch pryrodno-zapovidnoho fondu Ukrayiny v rozrizi administratyvno-terytorial'nykh odynyts' za 2020 rik" [Information and analytical materials of the Ministry of Environmental Protection and Natural Resources of Ukraine on the issue of "Analysis of the areas of the nature reserve fund of Ukraine by administrative-territorial units for 2020"]. Available at: <https://wownature.in.ua/wp-content/uploads/2021/05/Dovidka-PZF-2020-V3.0-.pdf>. (in Ukrainian)
6. Levyts'ka I.V. (2013) Analiz prostorovoyi dyferentsiatsiyi turysts'ko-rekreatsiynoho potentsialu infrastruktury turyzmu u Vinnyts'kiy oblasti [Analysis of spatial differentiation of tourist and recreational potential of tourism infrastructure in Vinnytsia region]. *Visnyk ZHDTU*, vol. 4 (66). pp. 187–198. Available at: <https://eztuir.ztu.edu.ua/bitstream/handle/123456789/2342/24.pdf?sequence=1&isAllowed=y> (in Ukrainian)
7. Mapa viyny v Ukrayini [Map of the war in Ukraine]. DeepStateMAP. Available at: <https://deepstatemap.live/#6/49.4383200/32.0526800> (in Ukrainian)
8. Reytynh rehioniv za indeksom mistsevoho blahopoluchchya ta mihratsiyini nastroyi: 2024. Rating Lab. Monitorynhove doslidzhennya [Regional ranking by local well-being index and migration sentiment: 2024. Rating Lab. Monitoring study]. 2025. Available at: <https://ratinglab.org/storage/2025/02/20/abc7d073abff9f16ee2225de563b02eb7685d3ba.pdf>. (in Ukrainian)
9. Plan vidnovlennya Ukrayiny. Mapa ruynuvan' [Ukraine Recovery Plan. Map of Destruction]. Available at: <https://recovery.gov.ua/> (in Ukrainian)

10. Papp V.V. (2016) Prostorova orhanizatsiya turystychno-rekreatsiynoyi sfery rehionu: monohrafiya [Spatial organization of the tourist and recreational sphere of the region: monograph] Mukachevo: Redaktsiyno-vydavnychyy tsentr MDU. 268 p. (in Ukrainian)
11. Reytynh oblasnykh, Kyyivs'koyi mis'koyi derzhadministratsiy za stupenem bezbar'yernosti ob'yektiv fizychnoho ototchennya i posluh (za rezul'tatamy monitorynhu 2024 roku) [Rating of regional and Kyiv city state administrations by the degree of barrier-freeness of physical environment objects and services (based on the results of 2024 monitoring)]. Available at: <https://mindev.gov.ua/storage/app/sites/1/uploaded-files/prezentaciia-reiting-oblasnix-kiyivskoyi-miskoyi-derzhadministracii-za-stupenem-bezbar'yernosti-objektiv-f-2-1.pdf> (in Ukrainian)
12. Saychuk V.S., Tkachuk L.M., Kravchuk V.V. (2025) Heoprostorova dyferentsiatsiya turystychnoho biznesu: metodolohichni pidkhody ta praktychne zastosuvannya v umovakh suchasnykh vyklykiv [Geospatial differentiation of tourism business: methodological approaches and practical application in the context of modern challenges]. *Ekonomika ta suspil'stvo*, vol. 74. DOI: <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2025-74-68> (in Ukrainian)
13. Smart-spetsializatsiya rehioniv Ukrayiny: metodolohiya ta prahmatyka realizatsiyi: monohrafiya (2022) [Smart specialization of regions of Ukraine: methodology and pragmatics of implementation]; Storonyans'ka I. Z. (Eds.). DU "Instytut rehional'nykh doslidzhen' imeni M. I. Dolishn'oho NAN Ukrayiny". L'viv, 424 p. (in Ukrainian)
14. Chetyrbuk O., Holod A., Fabio A. (2024) Rozvytok turystychnoyi infrastruktury na riznykh typakh terytoriy [Development of tourism infrastructure in different types of territories]. *Ekonomika ta suspil'stvo*, vol. 62. DOI: <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2024-62-162> (in Ukrainian)

## SPATIAL STRUCTURE OF TOURIST INFRASTRUCTURE IN UKRAINE

**Tetyana Herasymenko**

Candidate of Geological Sciences, Docent,  
Associate Professor at the Department of Tourism and Enterprise Economics  
*Dnipro University of Technology*

**Summary.** The article examines the spatial differentiation of tourism infrastructure development across the regions of Ukraine under conditions of structural transformation, wartime challenges, and limited statistical availability. The relevance of the study is determined by persistent regional asymmetries in transport accessibility, service quality, investment activity, digitalization, and institutional capacity, which have intensified since 2022 due to military-security risks, infrastructure destruction, and internal population displacement. The purpose of the study is to conduct an integral assessment of tourism infrastructure development in Ukrainian regions and to identify key spatial disparities using a composite measurement approach combined with interval grouping and regional typology. The methodological framework is based on the construction of an integral index that aggregates normalized indicators within three interrelated blocks: material-resource, socio-ecological-economic, and innovation-inclusive. All indicators were normalized using the min-max procedure with a clear distinction between stimulators and destimulators. The integral index is interpreted as a relative measure of regional tourism infrastructure capacity suitable for interregional comparison rather than absolute normative evaluation. Equal weighting of blocks was applied to minimize subjectivity, and the robustness of results was verified through sensitivity analysis with alternative weighting scenarios. The results reveal pronounced spatial disparities and allow the identification of core, semi-peripheral, and peripheral regions within the national tourism space. The scientific novelty lies in integrating military-security and innovation-inclusive parameters into a composite model of spatial differentiation under conditions of statistical limitations. The practical significance of the study consists in providing an analytical basis for differentiated strategic regional tourism policy aimed at infrastructure modernization, digital transformation, inclusive development, environmental sustainability, and security-oriented recovery of tourism activities in Ukraine.

**Keywords:** tourism infrastructure; spatial differentiation; integral assessment; regional development; regional policy; sensitivity analysis.

*Дата надходження статті: 19.01.2026*

*Дата прийняття статті: 16.02.2026*

*Дата публікації статті: 09.03.2026*