

# ВПЛИВ ІННОВАЦІЙНИХ ТЕХНОЛОГІЙ НА РОЗВИТОК СВІТОВОГО РИНКУ ТУРИСТИЧНИХ ПОСЛУГ

УДК 338.487:005.591.6

*Дехтяр Н. А.*

Розглянуто основні тенденції впровадження інновацій у туристичну діяльність на сучасному етапі. Досліджено чинники, що впливатимуть на перебіг глобальних змін. Подано класифікацію найважливіших інновацій у сфері інформаційного забезпечення галузі туризму. Наведено огляд сценаріїв соціально-економічного розвитку суспільства. Проаналізовано загрози та перспективи становлення світової галузі транспортних перевезень та ринку міжнародного туризму, на їх основі визначено напрями формування концепції відпочинку до 2025 року.

*Ключові слова:* глобальні тенденції розвитку, світовий ринок туристичних послуг, інновації в туристичній діяльності, інформаційне забезпечення, цивілізаційні сценарії.

---

## ВЛИЯНИЕ ИННОВАЦИОННЫХ ТЕХНОЛОГИЙ НА РАЗВИТИЕ МИРОВОГО РЫНКА ТУРИСТИЧЕСКИХ УСЛУГ

УДК 338.487:005.591.6

*Дехтярь Н. А.*

Рассмотрены основные тенденции внедрения инноваций в туристическую деятельность на современном этапе. Исследованы факторы, которые будут иметь влияние на ход глобальных изменений. Представлена классификация важнейших инноваций в сфере информационного обеспечения отрасли туризма. Приведен обзор сценариев социально-экономического развития общества. Проанализированы угрозы и перспективы становления мировой отрасли транспортных перевозок и рынка международного туризма, на их основе определены направления формирования концепции отдыха до 2025 года.

*Ключевые слова:* глобальные тенденции развития, мировой рынок туристических услуг, инновации в туристической деятельности, информационное обеспечение, цивилизационные сценарии.

---

## IMPACT OF INNOVATIVE TECHNOLOGIES ON THE DEVELOPMENT OF THE WORLD TOURISM MARKET

JEL Classification: L83; O31

*N. Dekhtyar*

The main current trends of implementation of innovations into tourism activity are described. The factors that will have an impact on the course of global changes were investigated. Classification of the most important innovations in the field of information support of the tourism industry is provided. An overview of the scenarios of socio-

economic development is given. The threats and prospects influencing the world transportation industry and the international tourism market are analysed to identify the leisure concept areas until 2025.

**Keywords:** global development trends, world tourism market, innovations in tourism, information support, civilization scenarios.

Стрімкий розвиток технологій виробництва, зростання обсягів міжнародної торгівлі матеріальною та нематеріальною продукцією, посилення впливу на економіку країн наднаціональних структур, одночасне поширення протилежних за своєю сутністю процесів глобалізації та регіоналізації, інтенсифікація природних катаклізмів, назрівання екологічних криз та інші чинники суттєво ускладнюють побудову прогнозів розвитку туристичної галузі як на світовому рівні, так і на рівні окремих держав та регіонів. Масове впровадження інформаційних технологій змінює не тільки порядок організації подорожей, а й сприйняття концепції відпочинку. Однак у науковій літературі частіше зустрічається аналіз технологічних аспектів впровадження інноваційних, у тому числі інформаційних технологій у туристичну діяльність (наприклад, бездротової передачі даних на близькій відстані [1], розробки методики оцінювання офіційних туристичних сайтів [2], наймання персоналу за допомогою онлайн-ових рекрутингових систем [3], використання GPS-технологій у дослідженнях пересування туристів у межах рекреаційного району [4], удосконалення методик оцінювання інноваційних змін [5] та ін.), а поза увагою залишається аспект формування нового світогляду споживачів послуг з урахуванням глобальних трендів. Отже, тема статті є актуальною. Метою даної роботи є дослідження впливу інноваційних технологій на розвиток міжнародного ринку туристичних послуг. Для досягнення мети необхідно вирішити такі завдання: визначити чинники рушійних змін якісної та кількісної структури світових туристичних потоків; надати коротку характеристику новітнім технологіям, що використовуються в процесі організації подорожі з боку постачальників та споживачів туристичної продукції; розглянути можливі сценарії розвитку суспільства, які стануть передумовами створення нових споживчих потреб.

Інформаційні технології у туристичній діяльності є одним із найбільш важливих видів інноваційних технологій. Деякі дослідники навіть ототожнюють ці поняття, адже туристичними компаніями необхідно, насамперед, організувати оперативну роботу з великими масивами даних. Мельниченко С. В. зазначає, що "основою взаємодії між різними складовими туристичної інфраструктури є інформація" [6, с. 26]. Виділяється навіть спеціальна фундаментальна наука – ітологія, яка вивчає методи та процеси створення і застосування високоєфективних інформаційних технологій [6, с. 36]. Проте для суб'єктів туристичної діяльності часто неможливо відстежувати і підтримувати великі бази даних. Водночас суттєвим критерієм прихильності споживача до певної компанії є належне інформаційне супроводження. Колектив авторів [7] виділяє п'ять груп чинників несприятливості туристичних організацій до нововведень, серед них: 1) надмірна централізація управління; 2) нерозвинена конкуренція, яка сприяє тиражуванню традиційного обсягу і якості послуг; 3) однотипний підхід до організаційної структури галузі з переважанням великих компаній; 4) недоліки організаційної культури підприємства, у тому числі відсутність чи нерозвиненість цінностей, пов'язаних з

інновацією; 5) відсутність різноманітності у формах та методах управління.

На думку Швеця Ю. Ю., сталий інноваційний розвиток сфери туризму залежить від створення умов, які надають можливість покращення кількісних і якісних показників галузі. Економіка туристичного регіону складається з багатьох елементів, що зазнають впливу різноманітних чинників випадкового характеру, і для неї є справедливою певна нестійкість моделі інноваційного розвитку. Під час прогнозування туристичної діяльності необхідно визначити характер, розмір і часовий тренд прояву нестабільності [8]. Прогнозування макроекономічних тенденцій ускладнюється тим, що не існує єдиного трактування міжнародного ринку туристичних послуг. Автори роботи [9] виділяють два підходи: 1) об'єктний, який зосереджує увагу на системному характері світового ринку, що проявляється у взаємодії між суб'єктами різних країн з приводу реалізації та споживання туристичного продукту в міжнародних масштабах; 2) суб'єктний як сукупність суб'єктів з різних країн, що реалізують свою інтереси шляхом створення, продажу і споживання турпродукту в міжнародній сфері. Вченими пропонується третій підхід на основі організаційно-управлінського аспекту, згідно з яким міжнародний туристичний ринок визначається як глобальна система, що реалізує попит та пропозицію на туристично-рекреаційні послуги у формі міжнародних організаційно-економічних відносин між різними суб'єктами ринку [9, с. 7–8].

Отже, дослідженням впливу інноваційних технологій на розвиток світового ринку туристичних послуг займалися багато вчених, проте невирішеною залишається проблема визначення довгострокового стратегічного пріоритету розбудови туристичної інфраструктури України з огляду на глобальні тенденції інноваційного розвитку галузей світової економіки. Інакше кажучи, на сьогодні переважає підхід, за якого вітчизняна туристична галузь намагається копіювати існуючі технології з огляду на повсякденні запити, а не ставить завдання розробки інновацій, які були б затребувані в майбутньому.

Розвиток прикладних інформаційних технологій, у тому числі засобів, доступних завдяки мережі Інтернет, має синергетичний ефект у формуванні ринку туристичних послуг. За даними роботи [10, с. 81], від 50 до 90 % туристів у країнах Європи користуються Інтернетом для пошуку інформації, бронювання або поширення власного досвіду про подорож. При цьому 10 % туристів використовують для доступу у Всесвітню мережу виключно мобільні пристрої – в основному смартфони і комунікатори (75 %), 25 % припадає на частку планшетних комп'ютерів. Загалом до 70 % туристичних послуг бронюється через Інтернет, а 17 % сайтів готелів мають мобільні версії. У середньому в процесі планування подорожі турист відвідує 9 сайтів і витрачає 1 годину 43 хвилини перед прийняттям рішення про бронювання. Вишнеvsька Є. В. [11] стверджує, що підтримувати високий рівень технологічного забезпечення необхідно і безпосередньо на місцях споживання туристичних послуг,

використовуючи придатні для даного об'єкта/напряму технології.

Одним із найважливіших чинників, що призведе до структурних зрушень у формуванні світових туристичних потоків, є зростання кількості населення світу і, відповідно, перерозподіл ресурсів за макрорегіонами. У 1975 році населення світу перевищило 4 млрд осіб, у 1987 році – 5 млрд осіб, у 1999 році – 6 млрд осіб, у 2012 році – 7 млрд осіб [12]. Серед вчених, які використовували потужний математичний апарат у демографічних дослідженнях, слід відзначити праці Капиці С. П., який не тільки обґрунтував нелінійну модель зростання населення Землі, особливістю якої є графічне подання на логарифмічній шкалі [13], а й увів концепцію суб'єктивного сприйняття часу окремим індивідом та суспільством, згідно з якою достатність (тобто суб'єктивне відчуття тривалості) вільного часу для однієї людини залежить від загальної кількості населення. "Прискорення історичного процесу приводить до того, що практичні норми життя і ціннісне встигають сформуватися відповідно до вимог

часу. Це позначається на... ставленні до концепцій прав і обов'язків людини" [14]. Уже наявність навіть не коштів, а вільного часу на відпочинок визначає попит на туристичні послуги.

Зі збільшенням чисельності населення насамперед потрібно буде вирішувати проблеми транспортної інфраструктури, основними з яких у найближчі 15 років будуть наступні (рис. 1, складено на основі даних [15]). Зрозуміло, що екстенсивне нарощування обсягів транспортних перевезень, як вантажних, так і пасажирських, провокуватиме подальше забруднення довкілля, що, у свою чергу, призводитиме до виникнення соціальних проблем, у тому числі погіршення стану здоров'я населення. Відповідно, боротьба за дефіцитні природні ресурси погіршуватиме й без того складне геополітичне становище у світі. Отже, туристична галузь сьогодні стоїть на порозі русійних змін, і завданням аналітиків є передбачення всіх можливих сценаріїв її розвитку.

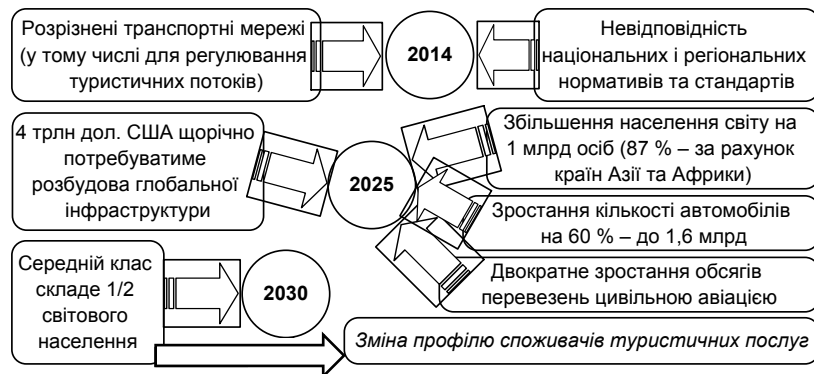


Рис. 1. Проблеми транспортної інфраструктури

Глобальний масштаб концентрації виробничих ресурсів є одним із чинників збільшення наявних та появи нових мегаполісів. До 2025 року їх загальна кількість

становитиме, за прогнозами, 37 агломерацій. Станом на 2011 рік вже було зареєстровано 13 міст із чисельністю населення понад 10 млн осіб (табл. 1) [15].

Таблиця 1

Найбільші мегаполіси світу за чисельністю населення

Ранг	Мегаполіс	Континент	2025*	Роки	Мегаполіс	Континент	2025*
1	Токіо (Японія)	Азія	38,7	11	Лагос (Нігерія)	Африка	18,9
2	Делі (Індія)	Азія	32,9	12	Калькутта (Індія)	Азія	18,7
3	Шанхай (Китай)	Азія	28,4	13	Маніла (Філіппіни)	Азія	16,3
4	Мумбаї (Індія)	Азія	26,6	14	Лос-Анджелес (США)	Північна Америка	15,7
5	Мехіко (Мексика)	Північна Америка	24,6	15	Шеньжен (Китай)	Азія	15,5
6	Нью-Йорк (США)	Північна Америка	23,6	16	Буенос-Айрес (Аргентина)	Латинська Америка	15,5
7	Сан-Паулу (Бразилія)	Латинська Америка	23,2	17	Гуанчжоу (Китай)	Азія	15,5
8	Дакка (Бангладеш)	Азія	22,9	18	Стамбул (Туреччина)	Європа	14,9
9	Пекін (Китай)	Азія	22,6	19	Каїр (Єгипет)	Африка	14,7
10	Карачі (Пакистан)	Азія	20,2	20	Кіншаса (ДР Конго)	Африка	14,5
21	Ріо-де-Жанейро (Бразилія)	Латинська Америка	13,6	30	Тяньцзінь (Китай)	Азія	11,9
22	Чунцин (Китай)	Азія	13,6	31	Хайдарабад (Індія)	Азія	11,6
23	Бангалор (Індія)	Азія	13,2	32	Ліма (Перу)	Латинська Америка	11,5
24	Джакарта (Індонезія)	Азія	12,8	33	Чикаго (США)	Північна Америка	11,4

25	Мадрас / Ченнаї (Індія)	Азія	12,8	34	Богота (Колумбія)	Латинська Америка	11,4
26	Ухань (Китай)	Азія	12,7	35	Бангкок (Таїланд)	Азія	11,2
27	Москва (РФ)	Європа	12,6	36	Лахор (Пакистан)	Азія	11,2
28	Париж (Франція)	Європа	12,2	37	Лондон (СК Великобританії і Північної Ірландії)	Європа	10,3
29	Осака-Кобе (Японія)	Азія	12,0	Нові мегаполіси Наявні (за даними 2011 року)			

\* Населення мегаполісу в млн осіб, прогноз на 2025 рік.

Як правило, надвеликі міста відрізняються в цілому несприятливими екологічними та соціально-психологічними умовами. Згідно з *Commuter Pain Index*, у 2011 році 10-ма найгіршими містами для проживання були: Мехіко (Мексика); Шеньжен (Китай); Пекін (Китай); Найробі (Кенія); Йоганнесбург (ПАР); Бангалор (Індія); Нью-Делі (Індія); Москва (РФ);

Мілан (Італія); Сингапур [16]. Проте саме великі міста формують найбільше туристичних потоків.

У рамках проекту *The Connected World* ("Об'єднаний світ") учасники визначили ті основні інноваційні напрями діяльності, які матимуть найбільший вплив на розвиток ринку міжнародного туризму. Було виділено чотири групи технологічних рішень (рис. 2).

Інформація / навігація / управління	Нові засоби зв'язку	Нові форми мобільності	Охорона і безпека
<i>IPITA – integrated proactive intermodal travel assistant /</i> Інтегрований планувальник подорожі	<i>Holographic communication platforms /</i> Голографічні комунікаційні платформи	<i>Integrated intermodal mobility provider /</i> Централізована служба забезпечення різними видами транспорту	<i>ACIS – fully automated check-in, security and border control/smart visa /</i> Автоматизований прикордонний контроль
<i>TATLO – tracking-and-transparency-based logistics optimizer /</i> Логістичний оптимізатор відстеження руху	<i>Mobile living room and virtual office /</i> Мобільна вітальня і віртуальний офіс	<i>SWARM – driverless swarm car service /</i> Послуги автоматично керованої мережі автотранспорту	<i>Vehicle operator and passenger health analytics /</i> Система безперервного моніторингу стану здоров'я водія та пасажирів транспортного засобу
<i>COMET – condition-based megacity traffic management /</i> Управління рухом транспорту в мегаполісах на основі автоматичного контролю стану		<i>Logistics drones /</i> Система матеріально-технічного забезпечення та постачання за допомогою безпілотних літаків	<i>PMS – preventive vehicle maintenance and safety system /</i> Система віддаленого контролю і забезпечення профілактичного обслуговування транспортного засобу
		<i>Mobile pop-up hotels /</i> Пересувні готелі	

Рис. 2. Інновації в туристичній галузі

До виділених груп входять такі складові:

1) IPITA – інтегрований планувальник подорожі, що збирає та обробляє дані від усіх видів транспорту в режимі реального часу і пропонує оптимальний маршрут, таким чином підвищуючи прозорість і ефективність транспортних потоків;

2) TATLO – логістичний оптимізатор відстеження руху вантажів у режимі реального часу з використанням вбудованих електронних чіпів, який має на меті вдосконалити структуру ланцюгів поставок;

3) управління рухом транспорту в мегаполісах на основі автоматичного контролю стану, метою якого є прогнозування та оптимізація транспортних потоків з пріоритетом збереження чистоти навколишнього середовища;

4) голографічні комунікаційні платформи, які стануть вагомим заміником традиційним діловим зустрічам та подорожам;

5) мобільна вітальня і віртуальний офіс для забезпечення високошвидкісного доступу до комунікаційних мереж і засобів масової інформації, розміщених в Інтернет-хмарі, з усіх видів транспорту, крім того, дана технологія передбачає голосове управління і/або розпізнавання жестів;

6) централізована служба забезпечення різними видами транспорту (в тому числі прокату транспортних засобів) з уніфікованим інтерфейсом системи бронювання та оплатою/переказом коштів єдиним рахунком;

7) ACIS – повністю автоматизована реєстрація, перевірка службою безпеки і прикордонний контроль/спрошена процедура отримання візи, що забезпечує підвищення рівня надійності процесу ідентифікації особистості та процедури сканування спеціальними пристроями. Подібні системи вже впроваджуються в пунктах перетину

державного кордону, проте планується їх використання у готелях, конференц-центрах, на залізничних станціях та в інших транспортних вузлах внутрішнього пасажирського сполучення;

8) послуги автоматично керованої мережі автотранспорту, у перспективі – електричного, виключно з використанням енергії від альтернативних джерел;

9) система матеріально-технічного забезпечення та постачання за допомогою безпілотних літаків, початок використання якої у цивільних цілях було покладено екологічними, сільськогосподарськими, геологорозвідувальними та іншими програмами – наприклад, відстежування руху поглов'я диких та домашніх тварин, контроль за магістральними трубопроводами, патрулювання прикордонних територій, проведення рятувальних операцій, пошук корисних копалин тощо;

10) пересувні готелі, які користуються особливим попитом у віддалених чи екзотичних місцевостях або для короткочасного розміщення великої кількості відвідувачів; передбачаються як стандартні варіанти, так і розкішні інтер'єри з максимальним набором зручностей;

11) PMS – система віддаленого контролю і забезпечення профілактичного обслуговування транспортних засобів і безпеки руху, яка відстежуватиме найменші відхилення від заданих допустимих технічних характеристик

і діагностуватиме стан обладнання і навіть узгоджуватиме порядок експлуатації з погодними умовами; удосконалена навігаційна система прийматиме сигнали від сусідніх автомобілів та в разі потреби автоматично змінюватиме швидкість і напрям руху, можливою стане функція автопілоту та пересування в режимі автоколони (слідування за лідером);

12) система безперервного моніторингу стану здоров'я водія та пасажирів транспортного засобу. Аналіз проводитиметься за допомогою давачів, камер спостереження та спеціальних інтерактивних тканин із вбудованими сенсорами. Така технологія може використовуватися не тільки для обстеження стану пасажирів у будь-якому виді транспорту, а й для вживання необхідних заходів – наприклад, забезпечення інсуліном хворих на діабет або відеозв'язку із телецентром при станції швидкої допомоги. Також дана система дозволить знизити ризик передачі заразних захворювань у місцях великого скупчення людей [15].

Упровадження нових технологій удосконалюватиме процес організації турів. Можна розглянути нововведення на основних стадіях: *планування* – персоналізації пошукових параметрів, планування від місця відправлення до місця прибуття; *бронювання* – плавного переходу за видами транспорту, придбання "наскрізних" (комбінованих) квитків, єдиного рахунка для оплати; *подорожі до місця відпочинку* – карт та маршрутів у режимі реального часу, постійно оновлюваної інформації, використання додатків мобільних пристроїв у якості квитків/для оплати рахунків; *перебування* – спільного перегляду знімків, відео, обговорення в соціальних мережах.

Фахівцями Всесвітнього економічного форуму та компанії *Boston Consulting Group* було розроблено чотири ймовірних цивілізаційних сценарії до 2025 року, кожен з яких характеризується певними особливостями розвитку галузі транспорту та подорожей (рис. 3) [15].

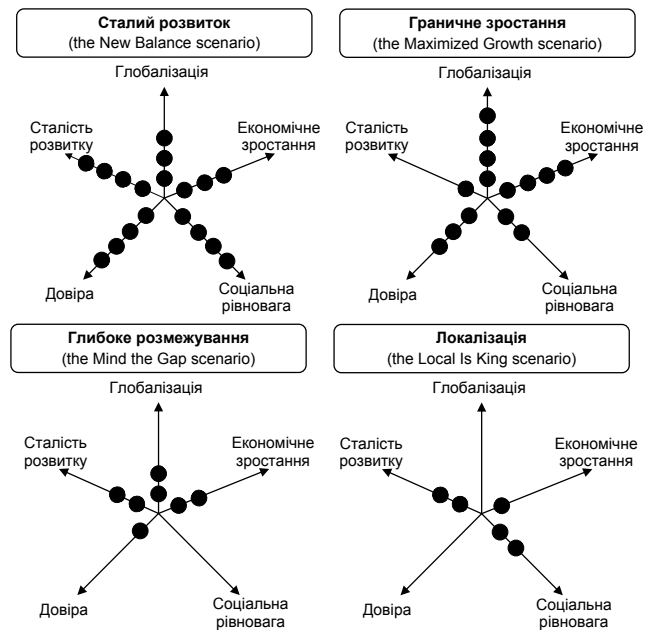


Рис. 3. Сценарії розвитку до 2025 року

Особливості сценаріїв такі.

**Сталий розвиток: передумови** – "зелена революція"; природні катаклізми, спричинені забрудненням навколишнього середовища в минулі роки; **соціально-економічні умови** – високий рівень демократії; лібералізація подорожей та торгівлі; велика частка високоосвіченого середнього класу, коефіцієнт Джині  $\leq 35$ ; суспільство дотримується здорового, екологічно свідомого способу життя; сильна політика в галузі охорони навколишнього середовища; **стан економіки** – щорічний приріст ВВП – 1 – 2 % на зрілих ринках; 4 – 5 % – у країнах, що розвиваються; щорічний приріст продуктивності праці – 1 % на зрілих ринках; 4 % – у країнах, що розвиваються; стабільний, помірно позитивний рівень довіри споживачів; **стимуляційні чинники ділового середовища** – надзвичайно високі податки на викиди діоксиду вуглецю призвели до зменшення попиту на нафту та зниження ціни до 50 дол. США за барель у 2025 році – втім, ціни за споживання енергії зростають; значні інвестиції в розвиток громадського транспорту та екологічно чисті технології; високий рівень розвитку комунікацій, інформаційні технології частково замінюють щоденні поїздки до місця роботи та ділові подорожі.

**Граничне зростання: передумови** – продовження глобального зростання обсягів виробництва та світової торгівлі; **соціально-економічні умови** – помірний рівень демократії з економічним/капіталізованим ухилом; лібералізація подорожей та торгівлі, сильний вплив процесу глобалізації; високий рівень освіти; повільне зростання середнього класу, коефіцієнт Джині  $\approx 40$ ; споживачі цінують ефективність, добробут, статус, індивідуалізм; значне забруднення навколишнього середовища та слабе екологічне законодавство; **стан економіки** – щорічний приріст ВВП –  $> 3\%$  на зрілих ринках; 8 % – у країнах, що розвиваються; щорічний приріст продуктивності праці – 2 % на зрілих ринках; 8 % – у країнах, що розвиваються; високий рівень довіри споживачів; **стимуляційні чинники ділового середовища** – високий попит призвів до ціни на нафту

у 200 дол. США за барель у 2025 році; інвестиції у прибуткову інфраструктуру та автоматизацію; суттєві позитивні зрушення в ефективності використання енергоресурсів; високий рівень автоматизації транспортного руху; високий рівень розвитку комунікацій, інформаційні технології майже замінюють подорожі, значне поширення передачі даних між елементами устаткування без участі людини.

**Глибоке розмежування: передумови** – політична підтримка еліт; економічно найпотужніші країни стали світовими лідерами; **соціально-економічні умови** – автократія, розроблено комплекс заходів для підтримки існуючої системи; суспільство розмежоване на заможний, високоосвічений прошарок, який складає 20 % від усього населення, та 80 % бідноти, середній клас відсутній; коефіцієнт Джині > 45; заможні споживачі віддають перевагу комфорту, статусу та особистій безпеці, тоді як бідне населення шукає дешеві товари та послуги; забруднення довкілля в бідних районах; **стан економіки** – щорічний приріст ВВП: 1 % на зрілих ринках; 2 – 3 % – у країнах, що розвиваються; стагнація приросту продуктивності праці; різний рівень довіри споживачів залежно від соціального класу; **стимуляційні чинники ділового середовища** – ціни на нафту повільно знижуватимуться до 180 дол. США за барель у 2025 році; низький рівень розвитку інфраструктури, майже повна відсутність інвестицій, за винятком потреб вищого класу; інновації зосереджені на забезпеченні комфорту та безпеки для багатшого населення; базовий рівень доступу до мережі Інтернет та засобів віртуальної реальності для всього населення, новітні технології – лише для багатих.

**Локалізація: передумови** – кіберзлочинність; регіональні конфлікти, пандемії; **соціально-економічні умови** – орієнтація на локальні/національні потреби; протекціонізм, включаючи торговельні бар'єри та перешкоди для подорожей; відносно рівномірний рівень доходів населення, проте зниження якості освіти та паритету купівельної спроможності; споживачі цінують безпеку і традиційний спосіб життя; помірне використання норм екологічного законодавства; **стан економіки** – рецесія, обсяги ВВП незмінні або суттєво скорочуються; зниження рівня продуктивності праці; втрачена довіра споживачів; **стимуляційні чинники ділового середовища** – ціни на нафту встановлюватимуться на рівні 160 дол. США за барель у 2025 році; зменшення обсягів інвестицій у інфраструктуру; низька культура інновацій; застій чи погіршення рівня розвитку комунікацій; малі локальні мережі з високим рівнем захисту замінюватимуть Інтернет, доступ за біометричною ідентифікацією.

Кожен цивілізаційний сценарій виставляє відмінні вимоги до технологічного розвитку. Згадані 12 напрямів інновацій було оцінено з точки зору корисності для ділового середовища та суспільства (табл. 2).

Таблиця 2

**Рівень впливу інновацій у туристичній галузі, прогноз на 2025 рік [15]**

Інновації	Сталий розвиток	Граничне зростання	Глибоке розмежування	Локалізація
Інтегрований планувальник подорожі	++	++	+	+
Логістичний оптимізатор відстеження руху	++	++	+	++

Управління рухом транспорту в мегаполісах на основі автоматичного контролю стану	++	++	+	+
Голографічні комунікаційні платформи	++	++	+	-
Мобільна вітальня і віртуальний офіс	+	++	+	-
Єдина служба забезпечення різними видами транспорту	++	+	+	+
Система матеріально-технічного забезпечення та постачання за допомогою безпілотних літаків	-	++	++	-
Послуги автоматично керованої мережі автотранспорту	++	++	-	-
Пересувні готелі	+	+	-	-
Автоматизований прикордонний контроль	-	++	+	++
Система віддаленого контролю і забезпечення профілактичного обслуговування транспортного засобу і безпеки руху	++	+	++	+
Система безперервного моніторингу стану здоров'я водія та пасажирів транспортного засобу	++	+	+	++

Примітки: "++" – технологія поширена;

"+" – технологія використовується мало;

"-" – технологія майже не використовується.

Відповідно до табл. 2, найбільший інтерес становитимуть IPITA, TATLO, COMET, ACIS та PMS, які будуть затребувані тією чи іншою мірою за будь-якого сценарію.

Як видно з наведених характеристик, кожен сценарій накладатиме певні обмеження на розвиток туризму: за умов сталого розвитку відійдуть у минуле ті види туризму, які завдають найбільшої шкоди довкіллю (наприклад, пов'язані з масовим використанням транспортних засобів на традиційних видах палива) та зменшуватиметься інтенсивність ділових подорожей за рахунок впровадження нових і вдосконалення існуючих засобів комунікацій; модель граничного зростання передбачає розбудову зручної транспортної інфраструктури, проте орієнтована лише на отримання прибутку, тож можуть щезнути соціальні види туризму, крім того, скорочуватиметься суспільний вільний час

і надалі забруднюватиметься довкілля; сценарій глибокого розмежування унеможливить подорожі для незаможних верств населення, віртуалізація реальності призведе до заміни сприйняття деяких сторін життя людини, у тому числі зменшить кількість фізично здійснюваних подорожей. Нарешті, локалізація, заснована на протекціонізмі та закритті кордонів, вилетється у скорочення обсягів міжнародного туризму, однак позитивною тенденцією тут є посилення заходів безпеки. Втім обмеження свободи обміну інформацією та

скасування багатьох схем електронних платежів ускладнюватиме організацію подорожей.

Таким чином, прогнозування перспектив розвитку світової туристичної галузі повинне здійснюватися з урахуванням останніх тенденцій на ринку інноваційних технологій і обов'язково враховувати глобальні зрушення соціально-демографічного стану суспільства. У результаті дослідження виявлено, що переважання елементів того чи іншого цивілізаційного сценарію здатне суттєво вплинути на формування концепції відпочинку. Отже, надалі необхідно визначити, чи існує залежність між показниками зазначених сфер діяльності на макrorівні, та побудувати відповідні математичні моделі.

-----

**Література:** 1. Pesonen J. A. Near field communication technology in tourism / J. A. Pesonen, E. Horster // *Tourism management perspectives*. – 2012. – Vol. 4. – P. 11–18. 2. Web Quality Index (WQI) for official tourist destination websites. Proposal for an assessment system / J. Fernández-Cavia, C. Rovira, P. Díaz-Luque et al. // *Tourism management perspectives*. – 2014. – Vol. 9. – P. 5–13. 3. Gibson P. e2c: Maximising Electronic Resources for Cruise Recruitment / P. Gibson, J. Swift // *Journal of Hospitality and Tourism Management*. – 2011. – Vol. 18, issue 1. – P. 61–69. 4. Spangenberg T. Development of a mobile toolkit to support research on human mobility behavior using GPS trajectories / T. Spangenberg // *Information Technology & Tourism*. – Published online 18.03.2014 [Electronic resource]. – Access mode : <http://www.springer.com/realtimeTopDownload/download/e7784804-e9ec-4b05-a9f5-0ea05d3a16b9/10.1007/s40558-014-0005-9.pdf>. 5. П'ятницька Г. Т. Вплив інноваційних змін на діяльність підприємств ресторанного господарства / Г. Т. П'ятницька, Н. О. П'ятницька // *Економіка розвитку*. – 2013. – № 1 (65). – С. 122–126. 6. Мельниченко С. В. Інформаційні технології в туризмі: теорія, методологія, практика : монографія / С. В. Мельниченко. – К. : Київ. нац. торг.-екон. ун-т, 2007. – 493 с. 7. Инновационно-логистическое обеспечение международного туризма и круизного бизнеса : монография / Р. Р. Ларина, В. В. Селиванов, Е. Ю. Лукьянова и др. – Симферополь : ИТ "Ариал", 2013. – 396 с. 8. Швец Ю. Ю. Формирование региональной системы управления инновационным развитием сферы туризма : монография / Ю. Ю. Швец. – Симферополь : ДИАЙПИ, 2012. – 339 с. 9. Цехла С. Ю. Инновационная политика в сфере международного туризма / С. Ю. Цехла, И. М. Яковенко, Е. В. Яковенко. – Симферополь : ИТ "Ариал", 2013. – 200 с. 10. Дихтярь А. И. Инновационность и информационное сопровождение в туризме / А. И. Дихтярь // *Ученые записки Таврического национального университета имени В. И. Вернадского. Серия "Экономика и управление"*. – 2012. – Том 25 (64), № 4. – С. 75–85. 11. Вишневецкая Е. В. Развитие регионального туризма на основе использования современных информационных технологий / Е. В. Вишневецкая // *Развитие индустрии туризма и гостеприимства в контексте трансграничного сотрудничества : материалы международной научно-практической конференции (г. Белгород, 26 – 28 марта 2014 года) / отв. ред. О. К. Слинкова. – Белгород : ООО "ЭПИЦЕНТР", 2014. – С. 62–65. 12. Офіційний сайт Світового банку (World Bank). – Режим доступу : <http://data.worldbank.org>. 13. Капица С. П. Модель роста населения Земли и экономическое развитие человечества / С. П. Капица // *Вопросы экономики*. – 2000. – № 12. – С. 85–106. 14. Капица С. П. Об ускорении исторического времени / С. П. Капица // *История и математика**

; [ред. Л. Е. Гринин, А. В. Коротаев, С. Ю. Малков]. – М. : Изд. группа URSS, 2006. – С. 12–30. 15. Connected World: Transforming Travel, Transportation and Supply Chains // *World Economic Forum*. – May 2013. – 48 p. [Electronic resource]. – Access mode : [http://www3.weforum.org/docs/WEF\\_MO\\_ConnectedWorld\\_Report\\_2013.pdf](http://www3.weforum.org/docs/WEF_MO_ConnectedWorld_Report_2013.pdf). 16. Commuter Pain Survey [Electronic resource]. – Access mode : <http://www.ibm.com>.

**References:** 1. Pesonen J. A. Near field communication technology in tourism / J. A. Pesonen, E. Horster // *Tourism management perspectives*. – 2012. – Vol. 4. – P. 11–18. 2. Web Quality Index (WQI) for official tourist destination websites. Proposal for an assessment system / J. Fernández-Cavia, C. Rovira, P. Díaz-Luque et al. // *Tourism management perspectives*. – 2014. – Vol. 9. – P. 5–13. 3. Gibson P. e2c: Maximising Electronic Resources for Cruise Recruitment / P. Gibson, J. Swift // *Journal of Hospitality and Tourism Management*. – 2011. – Vol. 18, issue 1. – P. 61–69. 4. Spangenberg T. Development of a mobile toolkit to support research on human mobility behavior using GPS trajectories / T. Spangenberg // *Information Technology & Tourism*. – Published online 18.03.2014 [Electronic resource]. – Access mode : <http://www.springer.com/realtimeTopDownload/download/e7784804-e9ec-4b05-a9f5-0ea05d3a16b9/10.1007/s40558-014-0005-9.pdf>. 5. Piatnytska H. T. Vplyv innovatsiinykh zmin na diialnist pidpriemstv restorannoho hospodarstva [Impact of Innovative Changes on the Activity of Restaurants] / H. T. Piatnytska, N. O. Piatnytska // *Ekonomika rozvytku*. – 2013. – No. 1 (65). – P. 122–126. 6. Melnychenko S. V. Informatsiini tekhnolohii v turyzmi: teoriia, metodolohiia, praktyka : monohrafiia [Information Technology in Tourism : Theory, Methodology, Practice : monograph] / S. V. Melnychenko. – K. : Kyiv. nats. torh.-ekon. un-t, 2007. – 493 p. 7. Innovatsionno-logisticheskoe obespechenie mezhdunarodnogo turizma i kruiznogo biznesa : monografiya [Innovation and Logistics of International Travel and Cruise Business : monograph] / R. R. Larina, V. V. Selivanov, Ye. Yu. Lukyanova et al. – Simferopol : IT "Ariall", 2013. – 396 p. 8. Shvets Yu. Yu. Formirovanie regionalnoy sistemy upravleniya innovatsionnym razvitiem sfery turizma : monografiya [Formation of a Regional System of Innovative Tourism Development : monograph] / Yu. Yu. Shvets. – Simferopol : DIAYPPI, 2012. – 339 p. 9. Tsyokhla S. Yu. Innovatsionnaya politika v sfere mezhdunarodnogo turizma [Innovation Policy in the Sphere of International Tourism] / S. Yu. Tsyokhla, I. M. Yakovenko, Ye. V. Yakovenko. – Simferopol : IT "Ariall", 2013. – 200 p. 10. Dikhtyar A. I. Innovatsionnost i informatsionnoe soprovozhdenie v turizme [Innovation and Information Support in Tourism] / A. I. Dikhtyar // *Uchenye zapiski Tavricheskogo natsionalnogo universiteta imeni V. I. Vernadskogo. Seriya "Ekonomika i upravlenie"*. – 2012. – Vol. 25 (64), No. 4. – P. 75–85. 11. Vishnevskaya Ye. V. Razvitie regionalnogo turizma na osnove is-polzovaniya sovremennykh informatsionnykh tekhnologiy [Regional Tourism Development Through the Use of Modern Information Technologies] / Ye. V. Vishnevskaya // *Razvitie industrii turizma i gostepriimstva v kontekste transgranichnogo sotrudnichestva : materialy mezhdunarodnoy nauchno-prakticheskoy konferentsii [Development of Tourism and Hospitality Industry in the Context of Cross-border Cooperation : proceedings of the international scientific and practical conference] (g. Belgorod, 26 – 28 Marta 2014 goda) / отв. ред. О. К. Слинкова. – Belgorod : ООО "EPITSENTR", 2014. – P. 62–65. 12. Ofitsiyniy sait svitovoho banku (World Bank). – Access mode : <http://data.worldbank.org>. 13. Kapitsa S. P. Model rosta naseleniya Zemli i ekonomicheskoe razvitie chelovechestva [The Model of Population Growth and*

Economic Development of the Humankind] / S. P. Kapitsa // Voprosy ekonomiki. – 2000. – No. 12. – P. 85–106. 14. Kapitsa S. P. Ob uskorenii istoricheskogo vremeni [On the Acceleration of Historical Time] / S. P. Kapitsa // Istoriya i matematika; [red. L. Ye. Grinin, A. V. Korotaev, S. Yu. Malkov]. – M.: Izd. gruppa URSS, 2006. – P. 12–30. 15. Connected World: Transforming Travel, Transportation and Supply Chains // World Economic Forum. – May 2013. – 48 p. [Electronic resource]. – Access mode: [http://www3.weforum.org/docs/WEF\\_MO\\_ConnectedWorld\\_Report\\_2013.pdf](http://www3.weforum.org/docs/WEF_MO_ConnectedWorld_Report_2013.pdf). 16. Commuter Pain Survey [Electronic resource]. – Access mode: <http://www.ibm.com>.

#### **Інформація про автора**

**Дехтяр Надія Анатоліївна** – кандидат економічних наук, доцент кафедри туризму Харківського національного економічного університету імені Семена Кузнеця (Україна, 61166, м. Харків, пр. Леніна, 9-А, e-mail: [sephrenia@yandex.ru](mailto:sephrenia@yandex.ru)).

#### **Інформація об авторе**

**Дехтярь Надежда Анатольевна** – кандидат економічних наук, доцент кафедри туризму Харківського національного економічного університету імені Семена Кузнеця (Україна, 61166, г. Харків, пр. Леніна, 9-А, e-mail: [sephrenia@yandex.ru](mailto:sephrenia@yandex.ru)).

#### **Information about the author**

**N. Dekhtyar** – PhD in Economics, Associate Professor of the Department of Tourism of Simon Kuznets Kharkiv National University of Economics (9-A Lenin Ave., 61166, Kharkiv, Ukraine, e-mail: [sephrenia@yandex.ru](mailto:sephrenia@yandex.ru)).

#### **Рецензент**

*докт. екон. наук,  
професор Ястремська О. М.*

*Стаття надійшла до ред.  
17.06.2014 р.*



