

Гук Юліан Володимирович
здобувач третього рівня вищої освіти,
Західноукраїнський національний університет
ORCID: <https://orcid.org/0009-0004-2057-7146>

НАДМІРНИЙ ТУРИЗМ ДЕСТИНАЦІЙ ЯК ПРОБЛЕМА РОЗВИТКУ СВІТОВОЇ ІНДУСТРІЇ ГОСТИННОСТІ

У статті досліджено вплив транспортної доступності на розвиток глобальних туристичних дестинацій та загострення проблеми надмірного туризму. Обґрунтовано, що саме розвиток цивільної авіації у другій половині ХХ ст. став одним із ключових чинників стрімкого зростання міжнародних туристичних потоків, розширення географії подорожей і посилення економічної ролі туризму у функціонуванні міст і регіонів. Встановлено, що транспортна інфраструктура визначає не лише доступність дестинації, а й темпи її туристичного зростання, масштаби залучення відвідувачів та здатність інтегруватися у глобальний ринок туристичних послуг. Показано, що пандемія COVID-19 спричинила різке скорочення авіаперевезень, однак уже в посткризовий період галузь відновила позиції та знову стала одним із базових драйверів міжнародного туризму. На основі аналізу статистичних і аналітичних джерел доведено, що зростання транспортної мобільності та туристичних витрат забезпечує вагомий економічний ефект для провідних дестинацій світу, зокрема Парижа, Дубаю, Макао, Орlando та Шанхаю. Водночас встановлено, що надмірна концентрація туристичних потоків у межах окремих територій породжує низку негативних наслідків, серед яких перевантаження інфраструктури, зростання цін на послуги, загострення соціальної напруги, витіснення локальних функцій міського простору та посилення антропогенного тиску на об'єкти культурної спадщини. На прикладі Венеції, Афін і Парижа показано, що надмірний туризм є суперечливим явищем, оскільки поєднує високі економічні вигоди з істотними соціальними, просторовими та культурними втратами. Доведено, що управління туристичними дестинаціями потребує переходу від політики безумовного нарощування туристичних потоків до збалансованого регулювання, яке враховує пропускну здатність територій, інтереси місцевого населення та необхідність збереження культурної й природної спадщини. Виокремлено три групи глобальних туристичних дестинацій залежно від характеру взаємодії між туристичними потоками, місцевими громадами та об'єктами світової спадщини. Практичне значення одержаних результатів полягає в поглибленні теоретичних засад дослідження овертуризму та обґрунтуванні підходів до ефективнішого управління популярними туристичними напрямками.

Ключові слова: туризм, авіаційний транспорт, туристична дестинація, овертуризм, туристичні потоки, культурна спадщина, інфраструктура, управління.

Постановка проблеми та її актуальність. Надмірний туризм (також овертуризм чи надтуризм) як прояв просторової поляризації міжнародного туристичного ринку полягає в концентрації туристичних потоків у невеликій кількості глобальних центрів та спричиняє дисбаланси в економічній, соціальній та екологічній сферах. Це ситуація, коли кількість туристів у дестинації перевищує її екологічну, соціальну та інфраструктурну місткість, що призводить до деградації середовища, зниження якості життя місцевого населення та погіршення туристичного досвіду. Згідно з підходами Світової Організації Туризму ООН, проблема надмірної концентрації туристичних потоків є наслідком нерівномірного просторового розвитку міжнародного туризму та глобалізаційних процесів. Власне глобально відомі центри стали «полюсами тяжіння» міжнародного туризму завдяки історико-культурній спадщині, розвиненій інфраструктурі, активному маркетингу за одночасного запускання периферійних територій. Подолання цієї проблеми потребує системного

підходу, який полягає у збалансованому поєднанні міжнародної координації, національної туристичної політики та локального управління дестинаціями на засадах сталого розвитку.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Сучасні дослідження розвитку туризму свідчать про зростання наукового інтересу до просторових, інфраструктурних та соціально-економічних аспектів функціонування туристичних дестинацій. У працях Roman M., Roman M., Niedziółka A. [1] та Batista e Silva F. та ін. [2] акцентується увага на просторовій диференціації туризму та динаміці туристичних потоків у Європі, що дозволяє ідентифікувати нерівномірність розвитку дестинацій і концентрацію туристичної активності. Дослідження Navrátil J. та ін. [3] розкривають особливості розміщення туристичної інфраструктури як одного з ключових факторів формування туристичної привабливості територій. Вагоме місце в науковому дискурсі займають праці, присвячені ролі транспорту у розвитку туризму. Зокрема, Holloway J. C., Taylor N. [4]



підкреслюють визначальне значення транспортної доступності, особливо авіаційного сполучення, у забезпеченні мобільності туристів та розширенні глобального туристичного ринку. Аналітичні матеріали [5] засвідчують суттєвий вплив пандемії COVID-19 на авіаційну галузь і подальшу трансформацію її структури. Значна кількість сучасних публікацій присвячена економічній ролі туризму та його впливу на розвиток міст і регіонів. Дані Світової ради з туризму та подорожей (WTTC) [6; 9], а також статистичні ресурси [10–13] демонструють зростання внеску туристичної діяльності у ВВП провідних дестинацій світу та посилення конкуренції між ними. Водночас дослідження [7; 8] підкреслюють роль державної політики та інвестицій у формуванні конкурентоспроможності туристичних напрямків. Окремий напрям досліджень пов'язаний із проблемою надмірного туризму. Аналітичні матеріали [14–16; 24] свідчать про зростання антропогенного навантаження на популярні дестинації, що призводить до перевантаження інфраструктури, погіршення якості життя місцевого населення та втрати туристичної привабливості. На прикладі Венеції [17–22] досліджено наслідки надмірної концентрації туристичних потоків і складність їх регулювання.

Таким чином, більшість досліджень зосереджується на окремих аспектах розвитку туризму – просторових, транспортних, економічних або соціальних, тоді як питання комплексного управління туристичними потоками та забезпечення збалансованого розвитку дестинацій потребують подальшого наукового опрацювання.

Метою написання статті є формування пакету рекомендацій для стейкхолдерів нових туристичних регіонів щодо функціонування системи інституціонального згладжування просторової поляризації на засадах збалансованого та сталого розвитку рекреаційних територій.

Виклад основного матеріалу дослідження. У наукових працях Дж. Голлоує та Н. Тейлора підкреслюється визначальна роль транспортної системи у формуванні динаміки розвитку туристичної галузі. Саме рівень транспортної забезпеченості значною мірою обумовлює інтенсивність туристичних потоків і впливає на стратегічні напрями розвитку туризму. Функціонування туристичного ринку є неможливим без ефективної транспортної інфраструктури, яка повинна відповідати критеріям надійності, швидкості, доступності та економічної доцільності. Доступність туристичної дестинації формується під впливом двох базових параметрів – фінансових витрат на подорож та часових витрат на її здійснення. У цьому контексті особливого значення набуває розвиток авіаційного транспорту, який у другій половині XX століття став ключовим чинником інтенсифікації міжнародних туристичних переміщень, сприяв розширенню географії подорожей і формуванню масового туризму [4].

Проте через кризу, викликану пандемією COVID-19, трафік в аеропортах світу в квітні 2020 р. знизився на 70 %. Перевізники заборгували фінустановам, щоб

виплачувати зарплати та компенсації за зірвані рейси. На піку кризи близько 14 тис. пасажирських літаків з 22 тис. простоювали на злітних смугах, тимчасово припинилося оновлення парків літаків, ціни на які обвалилися на вторинному ринку на 20–40 %; в результаті компанія Boeing скоротила штат на 19 % [5]. За час кризи на світовому ринку відбулися структурні зміни, авіакомпанії стали більше інвестувати у внутрішні перевезення й обережніше ставляться до міжнародних.

Згідно з аналітичними оцінками OAG, у післякризовий період авіаційний сектор демонструє нерівномірне відновлення залежно від типу перевезень. Зокрема, у 2023 р. місткість внутрішніх авіарейсів не лише досягла докризового рівня, а й незначно його перевищила, тоді як сегмент міжнародних перевезень залишався нижчим за показники 2019 р. приблизно на десяту частину. Така асиметрія свідчить про більш швидке відновлення внутрішнього попиту порівняно з міжнародною мобільністю. Водночас темпи відновлення галузі супроводжувалися дефіцитом трудових ресурсів, що стало наслідком скорочень персоналу в період пандемії. Авіакомпанії зіткнулися з обмеженими можливостями оперативного відновлення кадрового потенціалу, що створювало додаткові операційні ризики. За оцінками Oliver Wyman, у Північній Америці вже у 2023–2024 рр. спостерігався значний дефіцит пілотів, який обчислювався десятками тисяч осіб [5]. Довгострокові прогнози також вказують на масштабне розширення авіаційного ринку: протягом наступного десятиліття очікується суттєве збільшення світового парку комерційних повітряних суден, що відображає зростаючий попит на авіаперевезення та подальшу інтеграцію глобального транспортного простору.

Дослідники проблем розвитку туризму вказують на дешевизну перельотів, як на один із чинників овертуризму, закликаючи уряди обкладати авіаційне пальне податками на загальних підставах. Проте досвід Конкорда дає розуміння того, що може статися із пасажирськими перевезеннями за високої вартості перельоту: напівпорожній салон літака та банкрутство авіаперевізника. Саме завдяки авіаперельотам Париж посів перше місце у світі за внеском туризму в економіку, як свідчить рейтинг «Світової Ради з Туризму та Подорожей» (WTTC). У 2022 р. внесок туризму в економіку Парижу сягнув майже 36 млрд дол. Другу сходинку посів Пекін (33 млрд дол), на третьому місці – Орlando (31 млрд дол) [6].

За оцінками WTTC, у 2022 році Париж посідав провідні позиції серед світових туристичних центрів за обсягом прямого внеску галузі подорожей і туризму у валовий внутрішній продукт міста, який наближався до 36 млрд дол. США. Водночас прогнозні оцінки свідчать про зміну конкурентної конфігурації у середньостроковій перспективі: попри очікуване зростання економічної ваги туристичного сектору до понад 49 млрд дол., місто може втратити перші позиції та переміститися на третє місце. Конкурентний тиск з боку інших глобальних центрів посилюється,

зокрема з боку Пекіна, який уже демонструє значний масштаб туристичного ринку і, за прогнозами, упродовж наступного десятиліття може суттєво наростити його обсяг, перевищивши показники Парижа та досягнувши рівня близько 77 млрд дол. Подібна динаміка свідчить про поступове зміщення центрів туристичної активності у бік азійських мегаполісів. Суттєву роль у глобальному туристичному просторі відіграють і спеціалізовані дестинації, зокрема Орландо, орієнтоване на індустрію розваг. У 2022 році економічний ефект від туристичної діяльності в цьому місті оцінювався приблизно у 31 млрд дол., а в перспективі очікується подальше зростання до близько 45 млрд дол. Разом із тим навіть за умов позитивної динаміки Орландо, за прогнозами, може втратити позиції у світовому рейтингу. Активне зростання туристичного сектору Китаю є результатом системної інвестиційної політики, спрямованої на модернізацію інфраструктури, розширення готельної бази та формування нових туристичних продуктів. У цьому контексті Шанхай виступає одним із ключових центрів розвитку галузі: за наявними оцінками, у довгостроковій перспективі обсяг туристичного сектору міста може більш ніж подвоїтися та досягти близько 70 млрд дол., що забезпечить йому провідні позиції у світовій ієрархії. Водночас окремі туристичні центри демонструють відносну стабільність. Зокрема, Лас-Вегас зберігає свою позицію серед найбільших глобальних дестинацій: за наявними оцінками, вартість туристичного сектору міста зростає з понад 20 млрд дол. до більш ніж 35 млрд дол. у середньостроковій перспективі, що свідчить про стійкість його бізнес-моделі [6].

В WTTC зазначають, що у туристів завжди будуть улюблені міста, куди вони повертатимуться, але, оскільки інші країни також розвивають свій сектор подорожей і туризму, з'являтимуться нові й нові напрямки (табл. 1). Аналіз динаміки розвитку туристичних дестинацій свідчить про посилення ролі міст, які не входять до числа глобальних лідерів, але демонструють високий потенціал зростання. Зокрема, Варшава характеризується позитивною динамікою розвитку туристичного сектору: у 2022 році його внесок

у валовий внутрішній продукт міста зріс порівняно з докризовим періодом, що відображає поступове посилення туристичної привабливості столиці Польщі. Схожі тенденції спостерігаються і в азійському регіоні. Китайське місто Санья, розвиток якого значною мірою базується на рекреаційних ресурсах та інфраструктурі пляжного туризму, демонструє стійке зростання туристичних потоків і економічної віддачі галузі. При цьому для окремих дестинацій характерна висока залежність економіки від туристичної діяльності. Так, у ряді міст частка сектору подорожей і туризму формує вагомий частину місцевого валового продукту, що свідчить про їхню вузьку спеціалізацію.

Зокрема, у Макао туристичний сектор займає домінуюче місце в структурі економіки, формуючи значну частку її загального обсягу. Водночас у містах із розвиненою індустрією розваг, таких як Орландо та Лас-Вегас, туристична діяльність також відіграє ключову роль, хоча її частка є більш збалансованою у порівнянні з монофункціональними дестинаціями.

Натомість у глобальних туристичних центрах із диверсифікованою економікою, зокрема в Парижі, питома вага туристичного сектору у структурі валового продукту є відносно нижчою, що пояснюється значною роллю інших видів економічної діяльності. Це свідчить про різні моделі функціонування туристичних дестинацій – від високозалежних до інтегрованих у багатогалузеву економічну систему [6].

З табл. 1 видно, що лише деякі нинішні лідери рейтингу міст із найбільшими витратами міжнародних туристів з різним приростом залишаться у чільній десятці в 2032 р. Так, ВВП Дубаю завдяки туристам приросте на 43 %, проте місто втратить дві позиції, натомість Макао приросте на 270 % і підніметься на ті ж дві позиції, по суті демонструючи однакові успіхи.

Слід підкреслити, що Дубай і Макао, незважаючи на спільну орієнтацію на туристичний сектор як ключовий драйвер економічного розвитку, реалізують принципово відмінні моделі туристичної політики. Це відображає різні підходи до формування конкурентних переваг на глобальному ринку туристичних послуг. Зокрема, Об'єднані Арабські Емірати демонструють

Таблиця 1 – Топ-10 міст із найбільшими витратами міжнародних туристів у 2022 та 2032 (прогноз WTTC) рр.

№	2022 р.	Витрати міжнародних туристів, млрд дол.	2032 р. (прогноз)	Витрати міжнародних туристів, млрд дол.	Зміна рейтингу (+/-)
1	Дубай	29,42	Гонконг	52,06	+38
2	Доха	16,79	Макао	43,14	+2
3	Лондон	16,07	Дубай	42,98	-2
4	Макао	15,58	Сінгапур	37,43	+5
5	Амстердам	13,59	Бангкок	33,45	+7
6	Стамбул	13,13	Доха	31,63	-4
7	Барселона	12,73	Токіо	25,44	+30
8	Нью-Йорк	12,45	Нью-Йорк	21,73	0
9	Сінгапур	10,97	Амстердам	21,53	-4
10	Париж	9,76	Шанхай	21,3	+11

Джерело: складено автором за даними WTTC [6]

системний підхід до розвитку туристичної індустрії, що підтверджується їхніми позиціями у міжнародних рейтингах. За оцінками Світового економічного форуму, країна посідає провідні позиції в регіоні Близького Сходу та входить до першої двадцятки світового рейтингу індексу розвитку подорожей і туризму. Це свідчить про високий рівень інституційного забезпечення, інфраструктурного розвитку та стратегічного управління галуззю.

Державна політика ОАЕ у сфері туризму характеризується довгостроковою орієнтацією на масштабування інвестицій та розширення туристичних потоків. Відповідно до стратегічних цілей, країна планує суттєво збільшити обсяги капіталовкладень у туристичну інфраструктуру, а також наростити кількість відвідувачів до десятків мільйонів осіб щорічно. Прогнозні оцінки свідчать про подальше зростання міжнародних туристичних прибуттів, що підтверджує посилення позицій ОАЕ як одного з ключових глобальних центрів туристичної активності [7].

Упродовж першого кварталу 2024 року туристичний сектор Макао продемонстрував суттєве відновлення, що проявилось у значному прирості кількості відвідувачів у порівнянні з аналогічним періодом попереднього року. Загальний туристичний потік наблизився до 9 млн осіб, що свідчить про високі темпи посткризового відновлення дестинації. Структурний аналіз туристичних прибуттів засвідчує домінування відвідувачів із материкового Китаю, частка яких становить понад дві третини загального потоку. При цьому динаміка їх зростання є значно вищою, ніж у інших сегментах. Водночас потік туристів із Гонконгу також демонструє позитивну тенденцію, хоча й менш інтенсивну, формуючи близько п'ятої частини загальної кількості відвідувачів. Економічні показники туристичної діяльності також характеризуються зростанням сукупних витрат відвідувачів, що свідчить про поживлення споживчої активності у сфері послуг. Разом із тим спостерігається зниження середніх витрат на одного туриста, що може вказувати на зміну структури попиту або переорієнтацію на більш масові сегменти ринку.

Індикатори функціонування готельної інфраструктури підтверджують позитивну динаміку розвитку галузі: рівень завантаженості засобів розміщення демонструє стабільне зростання, а кількість гостей суттєво збільшується. Водночас середня тривалість перебування туристів залишається відносно короткою, що є характерною рисою висококонцентрованих туристичних дестинацій [8].

Отже, аналіз розвитку глобальних туристичних центрів дозволяє зробити висновок, що в дестинаціях, де сформовано узгоджену позицію ключових стейкхолдерів щодо ролі туризму як базового чинника економічного зростання, рівень соціального спротиву явищу надмірного туризму є мінімальним або відсутнім. Більше того, у таких умовах створюється інституційне та інфраструктурне середовище, яке стимулює подальше нарощування туристичних потоків і

підвищення інвестиційної привабливості галузі. Прогнозні оцінки Світової ради з подорожей і туризму свідчать про збереження провідної ролі цього сектору у глобальній економіці в середньостроковій перспективі. Очікується, що до 2032 року індустрія подорожей і туризму демонструватиме темпи зростання, які перевищуватимуть динаміку інших секторів, виступаючи одним із ключових драйверів економічного розвитку та формування зайнятості. За наявними оцінками, це може забезпечити створення понад сотні мільйонів нових робочих місць у світовому масштабі [9].

З позицій економічної теорії, види діяльності, що базуються на інтенсивному використанні обмеженого простору, характеризуються ефектом спадної віддачі від масштабу. Це зумовлено насамперед зростанням складності управління та фізичними обмеженнями території, що стримує подальше ефективне нарощування обсягів діяльності. Ілюстративним прикладом є Париж як одна з провідних туристичних дестинацій світу. У 2023 році місто відвідали десятки мільйонів туристів, значна частина яких припадала на іноземних відвідувачів. Паралельно спостерігається зростання показників використання готельної інфраструктури, зокрема збільшення кількості ночівель у регіоні Іль-де-Франс у порівнянні з попереднім періодом.

Фінансові показники також демонструють вагомий економічний ефект туристичної діяльності: обсяги витрат відвідувачів обчислюються десятками мільярдів євро, причому суттєву частку формують іноземні туристи. Водночас динаміка цін на послуги розміщення свідчить про значне подорожчання туристичного продукту - середня вартість проживання в готелях має стійку тенденцію до зростання у довгостроковій перспективі. Порівняльний аналіз із попередніми періодами показує істотне підвищення рівня витрат і цін, що може розглядатися як один із проявів перевантаження туристичної дестинації. Таким чином, зростання туристичних потоків, попри позитивний економічний ефект, водночас формує передумови для виникнення обмежень подальшого розвитку, пов'язаних із просторовими та управлінськими факторами [13].

Наведені показники дозволяють зробити висновки про наявність у Парижі ознак вичерпання ефекту масштабування туристичної діяльності. Збільшення туристичних потоків супроводжується формуванням системних обмежень, що проявляються у перевантаженні міської інфраструктури та зниженні ефективності її функціонування. До ключових індикаторів таких процесів належать зростання навантаження на транспортну систему, дефіцит місць у засобах розміщення, а також підвищення вартості туристичних послуг. Паралельно спостерігається збільшення витрат міського бюджету на забезпечення належного функціонування урбаністичного середовища, включаючи утримання громадських просторів, безпеку та збереження культурної спадщини. Посилення туристичної активності також має соціальний вимір, зокрема через зростання напруженості між місцевими жителями та

відвідувачами. У таких умовах туристична привабливість дестинації для окремих сегментів споживачів може поступово знижуватися. Реакцією органів місцевого самоврядування є впровадження регуляторних інструментів, спрямованих на оптимізацію туристичних потоків, серед яких підвищення туристичних зборів та застосування додаткових фінансових механізмів впливу на попит.

Водночас в UNWTO вважають, що нині овертуризм виходить за рамки кількох глобальних туристичних дестинацій і стає загальною проблемою, що поширюється, і вражає громади та природні геолокації будь-якого розміру. В UNWTO вважають, що зростання туризму не контролюється урядами, водночас прогнозують тривалість зростання туризму протягом наступних 10 років. Проте саме факт можливості зростання туризму за суттю спростовує власне перевантаженість туристичних напрямків.

Надмірний туризм нині став глобальною проблемою, яка нашаровувалася роками. Індустрія туризму та уряди в усьому світі мають приділяти більше уваги тому, як вони сприяють і в який спосіб керують потоком відвідувачів у місця, які не мають можливості впоратися самотужки. Туристи звикли до доброзичливої усмішки та гостинності в дестинації, проте це змінюється. Якщо індустрія туризму не змінить курс, туризм може стати однією з найбільш проблемних і небажаних індустрій на планеті [15].

Венеція протягом тривалого часу залишається одним із найбільш показових прикладів дестинацій, що зазнають надмірного туристичного навантаження. Хронічна перенасиченість відвідувачами формує комплекс проблем, які досі не мають ефективного вирішення, причому особливо значний вплив справляє сегмент короткострокових відвідувань, зокрема екскурсійного туризму. Аналітичні оцінки свідчать, що запровадження обмежувальних інструментів, таких як плата за вхід до міста, має обмежений регуляторний ефект і не здатне суттєво знизити інтенсивність туристичних потоків. У результаті подальше зростання кількості відвідувачів посилює навантаження на міське середовище, погіршує умови проживання місцевого населення та створює додаткові екологічні ризики.

Проблемність ситуації у Венеції отримала міжнародне визнання: місто неодноразово включалося до переліків дестинацій із критичним рівнем туристичного тиску. Зокрема, після обмеження заходу великих круїзних суден у лагуну, що було спричинене загрозами для екосистеми, а також унаслідок дисбалансу між чисельністю туристів і постійних мешканців, який набув надмірного характеру [16].

Представники зацікавлених сторін ініціювали публічне звернення до органів місцевого самоврядування Венеції, у якому висловили критичне ставлення до практики запровадження платного доступу до міста у визначені періоди року. На їхню думку, така міра не має достатнього потенціалу для ефективного регулювання туристичних потоків, зважаючи на значні обсяги

відвідуваності, що обчислюються десятками мільйонів осіб щорічно.

Окремі експертні та громадські організації також ставлять під сумнів доцільність подібних інструментів. Зокрема, представники міжнародних фондів, діяльність яких спрямована на збереження культурної спадщини Венеції, наголошують на неоднозначному сприйнятті таких рішень серед місцевого населення. У суспільному дискусії поширюється думка, що впровадження платного входу може трансформувати унікальний історичний простір міста у формат комерціалізованого туристичного об'єкта, наближаючи його до моделі функціонування тематичних парків [17].

Функціонування індустрії гостинності Венеції доцільно інтерпретувати крізь призму двофакторної виробничої моделі, у межах якої формування доходу забезпечується взаємодією капіталу та праці. Сукупний економічний результат галузі формується за рахунок витрат значного обсягу туристичного потоку, який щорічно вимірюється десятками мільйонів відвідувачів.

Капітальна складова туристичного сектору представлена унікальними матеріальними та нематеріальними ресурсами, зокрема історико-архітектурною спадщиною, об'єктами транспортної та міської інфраструктури, а також розвиненою мережею підприємств сфери гостинності. Ці елементи формують основу туристичної привабливості дестинації та забезпечують її конкурентні переваги на глобальному ринку. Трудовий фактор, у свою чергу, характеризується залученням відносно вузького кола спеціалізованих професій, діяльність яких безпосередньо пов'язана з обслуговуванням туристів. До них належать представники традиційних і сучасних сервісних професій, що забезпечують функціонування туристичної інфраструктури. Взаємодія цих факторів створює передумови для формування високого рівня доходності туристичного сектору, особливо у дестинаціях із глобальним рівнем попиту.

Водночас вплив туризму на локальні спільноти є неоднорідним, оскільки не всі мешканці дестинацій безпосередньо інтегровані у туристичну діяльність. Для частини населення, зайнятої в інших секторах економіки, інтенсивний туристичний потік створює додаткові соціально-побутові навантаження, пов'язані з підвищеною щільністю пересування, шумом та зміною звичного міського середовища. У таких умовах формується запит на обмеження туристичної активності, який нерідко використовується політичними акторами у межах популістичних стратегій.

Разом із тим навіть ті групи населення, що не беруть прямої участі у наданні туристичних послуг, отримують опосередковані вигоди від розвитку галузі. До них належать підвищення якості інфраструктури, збереження культурної спадщини та загальна активізація економічного середовища. Саме туристичний сектор у багатьох випадках виступає каталізатором відновлення та підтримки соціально-економічної життєздатності міських територій. Це зумовлює складність

об'єктивної оцінки впливу туризму, оскільки він поєднує як позитивні, так і негативні ефекти. У даному контексті доцільно використовувати поняття «містопідтримуючого чинника», яке відображає роль туризму як механізму підтримання функціонування вже сформованих міських систем, на відміну від класичного «містотворюючого чинника».

Порівняльний аналіз окремих DESTИНАЦІЙ демонструє різний рівень залежності від туристичної діяльності. Якщо для економіки таких міст, як Барселона, скорочення туристичних потоків не матиме критичних наслідків, то для Венеції подібні процеси можуть становити системну загрозу її економічній стійкості та подальшому розвитку.

За оцінками експертів VIPE, джерела проблем Венеції не обмежуються лише сегментом одноденних відвідувачів, які генерують відносно низький економічний ефект для міста. Вагомим фактором туристичного навантаження є також просторові зрушення у розміщенні інфраструктури гостинності. Зокрема, активний розвиток готельного сектору в прилеглому місті Местре, адміністративно пов'язаному з Венецією, має суперечливі наслідки. З одного боку, інвестиції в готельну інфраструктуру сприяли ревіталізації територій, які раніше характеризувалися низьким рівнем розвитку. З іншого боку, домінування засобів розміщення середнього цінового сегмента призводить до формування значного потоку відвідувачів, які активно користуються міською інфраструктурою, не забезпечуючи пропорційного економічного внеску. У результаті зростає навантаження на транспортні системи, інженерні мережі та комунальні служби, що посилює дисбаланс між економічними вигодами від туризму та витратами на підтримання міського середовища [18].

Ще наприкінці ХХ століття було здійснено наукове дослідження, присвячене кількісному оцінюванню граничної туристичної місткості історичного центру Венеції. У межах цієї роботи запропоновано використання лінійної моделі як інструменту планування туристичних потоків, яка дозволяє визначати оптимальний рівень відвідуваності без порушення функціональної стійкості міського середовища. Отримані результати засвідчили, що існує об'єктивне обмеження кількості відвідувачів, яке може бути прийнятним для DESTИНАЦІЇ. Зокрема, для Венеції було визначено орієнтовний поріг добового туристичного навантаження на рівні близько двадцяти тисяч осіб, що у річному вимірі відповідає кільком мільйонам відвідувачів [19, с. 21–26].

Таким чином, ще на ранніх етапах дослідження туристичних систем було обґрунтовано необхідність врахування пропускної спроможності територій як ключового параметра управління туристичною діяльністю, що має безпосереднє значення для забезпечення сталого розвитку DESTИНАЦІЙ.

Серед обмеженої кількості наукових досліджень, присвячених кількісному оцінюванню туристичних потоків у Венеції, особливу увагу привертає робота, оприлюднена наприкінці 2000-х років, яка базується

на емпіричних даних за попередній період. У межах цього дослідження було здійснено комплексний аналіз основних каналів прибуття відвідувачів, включаючи авіаційні вузли, залізничні станції, морські пасажирські термінали, а також автомобільну та громадську транспортну інфраструктуру [22]. На основі зазначених джерел автори сформували оцінку інтенсивності туристичних потоків, яка враховувала як відвідувачів, що залишаються на ніч, так і короткострокових туристів. Отримані результати свідчили про значний рівень щоденного туристичного навантаження, що у річному вимірі трансформується у десятки мільйонів відвідувань. При цьому структура потоку характеризується переважанням одноденних відвідувачів, які формують основну частку загальної кількості туристів. Разом із тим подальші дослідження вказують на можливу недооцінку реальних масштабів туристичного потоку. Зокрема, критика стосується неврахування неформального або «тіньового» сегмента, а також використання спрощених методів екстраполяції статистичних даних. Альтернативні оцінки, запропоновані у подальших публікаціях, свідчать про значно більші обсяги відвідуваності, ніж ті, що були зафіксовані у первинних розрахунках. З урахуванням динаміки зростання туристичного попиту в наступні роки навіть за умов застосування консервативних припущень щодо темпів приросту, розрахункові значення демонструють суттєве перевищення попередніх оцінок. У підсумку це дозволяє зробити висновок про систематичне недооцінювання реального туристичного навантаження на DESTИНАЦІЮ та підтверджує актуальність проблеми перевищення її пропускної спроможності.

У контексті перевантаження Венеції туристичними потоками дедалі більшої уваги набувають альтернативні DESTИНАЦІЇ, зокрема Тревизо. Місто поєднує історико-культурну спадщину, автентичну архітектуру та розвинену гастрономічну традицію, що формує його туристичну привабливість. Додатковими перевагами є наявність рекреаційних ресурсів, зокрема веломаршрутів і природних ландшафтів уздовж річки Силе, а також подієвий туризм. У сукупності це дозволяє розглядати Тревизо як більш збалансовану альтернативу перенасиченим туристичним центрам [23].

Після періоду економічної нестабільності та пандемії туристична політика Греції була спрямована на активізацію попиту, зокрема в Афінах. Це призвело до різкого зростання відвідуваності ключових об'єктів, передусім Акрополя, де щоденний потік туристів досяг критичних значень для пам'ятки світового значення. Водночас експертні оцінки вказують на недостатній рівень регулювання туристичних потоків, зокрема відсутність повноцінних механізмів управління відповідно до міжнародних вимог охорони культурної спадщини. У відповідь на це було впроваджено систему обмеження доступу за часовими інтервалами, однак навіть встановлені ліміти залишаються відносно високими та не повністю усувають проблему надмірного навантаження [24].

Отримані результати свідчать про суперечливий характер проблеми надмірного туризму в глобальних DESTИНАЦІЯХ. З одного боку, існує усвідомлення необхідності зниження антропогенного навантаження через перерозподіл туристичних потоків на прилеглі території. З іншого – економічні інтереси стримують реалізацію таких підходів через ризик втрати доходів.

Проведене у статті аналізування функціонування глобальних туристичних DESTИНАЦІЙ дає підстави поділити їх на три групи, поклавши в основу міру взаємовпливу між стейкхолдерами та пам'ятками світової спадщини як характерні ознаки (табл. 2).

Проблеми надмірного туризму та ефективного управління DESTИНАЦІЯМИ мають системний характер і виступають ключовими обмеженнями розвитку популярних туристичних центрів. У пікові періоди навантаження на міське середовище суттєво перевищує його інфраструктурні можливості, що зумовлює дисбаланси у функціонуванні транспортних, комунальних та екологічних систем. Обмежена пропускна спроможність транспортної мережі, недостатній рівень утилізації відходів, дефіцит водних ресурсів та перевантаження дорожньої інфраструктури негативно впливають як на якість життя місцевого населення, так і на досвід відвідувачів. Додатково це спричиняє зростання заторів, посилення екологічного навантаження та деградацію

природного середовища, що підриває довгострокову стійкість туристичних DESTИНАЦІЙ.

Висновки. Аналіз надмірного туризму глобальних DESTИНАЦІЙ засвідчує, що станом на зараз бракує ефективного механізму згладжування просторової поляризації туристичної діяльності. Виходячи із того, що просторова поляризація означає концентрацію туристичних потоків у відносно невеликій кількості глобально відомих центрів при одночасному недовикористанні периферійних територій, можемо виділити причини надмірного туризму, а саме: глобалізація та здешевлення авіаперельотів, цифровізація та соціальні мережі, круїзний туризм, нерівномірність економічного розвитку країн світу. Наслідками надмірного туризму в глобальних DESTИНАЦІЯХ, насамперед, є зростання цін на житло, витіснення місцевого населення, залежність економіки від туризму, що спричинює конфлікти між місцевими мешканцями та туристами, втрату автентичності територій, забруднення повітря і водних ресурсів, деградацію культурної спадщини; перевантаження транспортної інфраструктури тощо. Шляхи подолання проблеми ми бачимо в диверсифікації туристичних потоків через розвиток альтернативних DESTИНАЦІЙ на засадах відповідального споживання, цифрового управління потоками ресурсів та використання Big Data для прогнозування навантаження на інфраструктуру DESTИНАЦІЙ.

Таблиця 2 – Групи глобальних туристичних DESTИНАЦІЙ за характерними ознаками

Ранг	Ознаки
I	Музеї під відкритим небом, які насичені пам'ятками світової спадщини, що розташовані в зоні проживання чисельного місцевого населення
II	Населені пункти, де поряд із пам'ятками світової спадщини вирує звичне міське життя
III	Природні пам'ятки світової спадщини, в межах яких проживає незначна кількість місцевого населення

Джерело: складено автором на основі власних досліджень

Список використаних джерел:

1. Roman M., Roman M., Niedziółka A. Spatial diversity of tourism in the countries of the European Union. *Sustainability*. 2020. Vol. 12, No. 7. DOI: <https://doi.org/10.3390/su12072713>
2. Batista e Silva F., Herrera M.A.M., Rosina K., Barranco R.R., Freire S., Schiavina M. Analysing spatiotemporal patterns of tourism in Europe at high-resolution with conventional and big data sources. *Tourism Management*. 2018. Vol. 68. Pp. 101–115.
3. Navrátil J., Švec R., Pícha K., Doležalová H. The location of tourist accommodation facilities: A case study of the Šumava Mts. and South Bohemia tourist regions (Czech Republic). *Moravian Geographical Reports*. 2012. Vol. 20. Pp. 50–63.
4. Holloway J.C., Taylor N. *The business of tourism*. Pearson Education, 2006. 716 p.
5. Літаки повертаються. Цивільна авіація оговталася після безпрецедентної кризи. URL: <https://www.epravda.com.ua/publications/2023/11/15/706627/>
6. Офіційний сайт Світової ради з туризму та подорожей. URL: <https://wtcc.org/>
7. ОАЕ досягли першої позиції на Близькому Сході та 18-ї світової позиції в Індексі розвитку подорожей і туризму WEF 2024. URL: <https://www.travelandtourworld.com.ua/news/article/the-uae-achieves-first-position-in-the-middle-east-and-18th-global-rank-in-wef-2024-travel-and-tourism-development-index/>
8. Economic outlook of Macao first quarter 2024. URL: https://www.dsdt.gov.mo/public/data/nc/wn/attach/cdc00c65ea28de8378cdfff767bb0f5c5b306e15/en/macau_economy_intro_en.pdf?ts=1717752178000
9. WTTC reveal Paris as the world's most powerful city destination. URL: <https://wtcc.org/news/wtcc-reveal-paris-as-the-worlds-most-powerful-city-destination> (дата звернення: 02.11.2025).
10. Paris tourism statistics. URL: <https://roadgenius.com/statistics/tourism/france/paris/> (дата звернення: 02.11.2025).
11. Ile-de-France figures for tourist activity in November 2023. URL: <https://www.grand-roissy-tourisme.com/en/2023/11/29/Ile-de-France-figures-for-tourist-activity-in-November-2023/> (дата звернення: 02.11.2025).
12. Офіційний сайт Statista. URL: <https://www.statista.com/statistics/784260/daily-expenditure-foreign-tourists-paris/> (дата звернення: 02.11.2025).

13. Paris tourism barometer. URL: <https://parisjetaime.com/eng/media/article/eng-barometre-decembre-2023-a1585> (дата звернення: 02.11.2025).
14. Entrance fees, visitor zones and taxes: how Europe's biggest cities are tackling overtourism. URL: <https://www.theguardian.com/travel/2024/mar/03/entrance-fees-visitor-zones-and-taxes-how-europes-biggest-cities-are-tackling-overtourism> (дата звернення: 02.11.2025).
15. Overtourism mapped: tourism is headed into a global crisis. URL: <https://www.responsibletravel.com/copy/overtourism-map> (дата звернення: 02.11.2025).
16. Fodor's No List 2024. URL: <https://www.fodors.com/news/news/fodors-no-list-2024> (дата звернення: 07.11.2025).
17. PRO-VENICE website. URL: <https://www.venessia.com/> (дата звернення: 07.01.2026).
18. Venice in Peril Fund. URL: <https://www.veniceinperil.org/membership/> (дата звернення: 07.01.2026).
19. Coses Informazioni. 1988. No. 32–33.
20. Coses. Sustainable tourism in Venice. Report 141.0. March 2009.
21. Lanapoppi P. *Caro turista*. Venezia : Corte del Fontego, 2011.
22. Turisti, pendolari e altri visitatori. URL: <https://www.italianostravenezia.org/statistiche-su-veneziah/turisti-pendolari-e-altri-visitatori/> (дата звернення: 07.01.2026).
23. Perché visitare Treviso, la gemma nascosta del Veneto. URL: <https://www.foodeviaggi.it/perche-visitare-treviso-la-gemma-nascosta-del-veneto/> (дата звернення: 07.01.2026).
24. World Heritage Watch Report 2023. URL: <https://world-heritage-watch.org/content/wp-content/uploads/2023/06/WHW-Report-2023.pdf>

References:

1. Roman, M., Roman, M., & Niedziółka, A. (2020). Spatial diversity of tourism in the countries of the European Union. *Sustainability*, no.12 (7), pp. 2713. DOI: <https://doi.org/10.3390/su12072713>
2. Batista e Silva, F., Herrera, M. A. M., Rosina, K., Barranco, R. R., Freire, S., & Schiavina, M. (2018). Analysing spatiotemporal patterns of tourism in Europe at high-resolution with conventional and big data sources. *Tourism Management*, no. 68, pp. 101–115. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.tourman.2018.02.020>
3. Navrátil, J., Švec, R., Pícha, K., & Doležalová, H. (2012). The location of tourist accommodation facilities: A case study of the Šumava Mountains and South Bohemia tourist regions (Czech Republic). *Moravian Geographical Reports*, no. 20, pp. 50–63.
4. Holloway, J. C., & Taylor, N. (2006). *The business of tourism*. Pearson Education.
5. Litaky povertaiutsia. Tsyvilna aviatsiia ohovtalasia pislia bezpresedentnoi kryzy [Aircraft return. Civil aviation has recovered after an unprecedented crisis]. (2023). Available at: <https://www.epravda.com.ua/publications/2023/11/15/706627/>
6. World Travel & Tourism Council. (n.d.). Available at: <https://wtcc.org/>
7. OAE dosiahly pershoi pozytsii na Blyzkomu Skhodi ta 18-i svitovoi pozytsii v Indeks rozvytku podorozhei i turyzmu WEF 2024 [The UAE achieved first position in the Middle East and 18th globally in the WEF Travel & Tourism Development Index 2024]. (2024). Available at: <https://www.travelandtourworld.com.ua/news/article/the-uae-achieves-first-position-in-the-middle-east-and-18th-global-rank-in-wefs-2024-travel-and-tourism-development-index/>
8. Economic outlook of Macao first quarter 2024. (2024). Available at: https://www.dsedt.gov.mo/public/data/nc/wn/attach/cdc00c65ea28de8378cdff767bb0f5c5b306e15/en/macau_economy_intro_en.pdf
9. World Travel & Tourism Council. (2025). WTTC reveal Paris as the world's most powerful city destination. Available at: <https://wtcc.org/news/wtcc-reveal-paris-as-the-worlds-most-powerful-city-destination>
10. Paris tourism statistics. (n.d.). Available at: <https://roadgenius.com/statistics/tourism/france/paris/>
11. Ile-de-France figures for tourist activity in November 2023. (2023). Available at: <https://www.grand-roissy-tourisme.com/en/2023/11/29/Ile-de-France-figures-for-tourist-activity-in-November-2023/>
12. Statista. (n.d.). Daily expenditure of foreign tourists in Paris. Available at: <https://www.statista.com/statistics/784260/daily-expenditure-foreign-tourists-paris/>
13. Paris tourism barometer. (2023). Available at: <https://parisjetaime.com/eng/media/article/eng-barometre-decembre-2023-a1585>
14. Entrance fees, visitor zones and taxes: How Europe's biggest cities are tackling overtourism. (2024). *The Guardian*. Available at: <https://www.theguardian.com/travel/2024/mar/03/entrance-fees-visitor-zones-and-taxes-how-europes-biggest-cities-are-tackling-overtourism>
15. Overtourism mapped: Tourism is headed into a global crisis. (n.d.). Available at: <https://www.responsibletravel.com/copy/overtourism-map>
16. Fodor's No List 2024. (2024). Available at: <https://www.fodors.com/news/news/fodors-no-list-2024>
17. PRO-VENICE. (n.d.). Available at: <https://www.venessia.com/>
18. Venice in Peril Fund. (n.d.). Available at: <https://www.veniceinperil.org/membership/>
19. Coses Informazioni. (1988). No. 32–33.
20. Coses. (2009). Sustainable tourism in Venice (Report 141.0).
21. Lanapoppi, P. (2011). *Caro turista*. Corte del Fontego.
22. Turisti, pendolari e altri visitatori. (n.d.). Available at: <https://www.italianostravenezia.org/statistiche-su-veneziah/turisti-pendolari-e-altri-visitatori/>
23. Perché visitare Treviso, skryta perlyna Veneto [Why visit Treviso, the hidden gem of Veneto]. (n.d.). Available at: <https://www.foodeviaggi.it/perche-visitare-treviso-la-gemma-nascosta-del-veneto/>

24. World Heritage Watch. (2023). *World Heritage Watch Report 2023*. Available at: <https://world-heritage-watch.org/content/wp-content/uploads/2023/06/WHW-Report-2023.pdf>

Yulian Huk

West Ukrainian National University

DESTINATION OVER-TOURISM AS A PROBLEM OF DEVELOPMENT OF THE GLOBAL HOSPITALITY INDUSTRY

The article examines the impact of transport accessibility on the development of global tourist destinations and the intensification of the overtourism problem. It is substantiated that the development of civil aviation in the second half of the 20th century became one of the key drivers of rapid growth in international tourist flows, expansion of travel geography, and strengthening of tourism's economic role in the functioning of cities and regions. It is established that transport infrastructure determines not only the accessibility of a destination but also the pace of its tourism growth, the scale of visitor attraction, and its ability to integrate into the global tourism market. It is shown that the COVID-19 pandemic caused a sharp decline in air transportation; however, in the post-crisis period the sector quickly recovered and regained its role as a fundamental driver of international tourism. Based on the analysis of statistical and analytical sources, it is proven that increasing transport mobility and tourist expenditures generate significant economic effects for leading global destinations, including Paris, Dubai, Macao, Orlando, and Shanghai. At the same time, it is found that excessive concentration of tourist flows within limited areas leads to a number of negative consequences, such as infrastructure overload, rising service prices, growing social tensions, displacement of local urban functions, and increased anthropogenic pressure on cultural heritage sites. Using the examples of Venice, Athens, and Paris, it is demonstrated that overtourism is a controversial phenomenon combining substantial economic benefits with significant social, spatial, and cultural losses. It is argued that destination management requires a transition from policies of unrestricted growth in tourist flows to balanced regulation that takes into account territorial carrying capacity, the interests of local communities, and the need to preserve cultural and natural heritage. Three groups of global tourist destinations are identified depending on the nature of interaction between tourist flows, local communities, and world heritage sites. The practical significance of the study lies in deepening the theoretical understanding of overtourism and substantiating approaches to more effective management of popular tourist destinations.

Keywords: tourism, air transport, tourist destination, overtourism, tourist flows, cultural heritage, infrastructure, management.

Дата надходження статті: 25.03.2026

Дата прийняття статті: 15.04.2026

Дата публікації статті: 29.05.2026