

ЛОГІСТИЧНІ АСПЕКТИ РОЗВИТКУ СІЛЬСЬКОГО ЗЕЛЕНОГО ТУРИЗМУ LOGISTIC ASPECTS OF AGRICULTURAL GREEN TOURISM DEVELOPMENT

Розглянуто підходи до визначення ефективності логістики на рівні держави. Визначено складники логістики сільського зеленого туризму (СЗТ). Запропоновано логістичну мережу СЗТ формувати на основі виявлених логістичних центрів. Розвиток проєктованих центрів має здійснюватися шляхом об'єднання сільських населених пунктів навколо міст районного значення, які розташовані в зонах пріоритетного екологічного нагляду, що дасть можливість використовувати наявну транспортну розв'язку, розвивати туристичну інфраструктуру та водночас забезпечувати сталий розвиток території. Визначено функції запропонованих логістичних центрів розвитку СЗТ.

Ключові слова: ефективність логістики, логістика СЗТ, логістична мережа СЗТ, логістичні центри розвитку СЗТ, сталий розвиток.

Рассмотрены подходы к определению эффективности логистики на уровне государства. Определены составляющие логистики сельского зеленого туризма (СЗТ). Предложено логистическую сеть СЗТ формировать на основе выявленных логистических центров. Развитие проектируемых центров должно осуществляться путем объединения сельских населенных пунктов вокруг городов районного значения, расположенных в зонах при-

оритетного экологического надзора, что даст возможность использовать существующую транспортную развязку, развивать туристическую инфраструктуру и одновременно обеспечивать устойчивость развития территории. Определены функции предложенных логистических центров развития СЗТ.

Ключевые слова: эффективность логистики, логистика СЗТ, логистическая сеть СЗТ, логистические центры развития СЗТ, устойчивое развитие.

The approaches to determining the efficiency of logistics at the state level are considered. The components of logistics of rural green tourism (RGT) are determined. The proposed logistic network of RGT is formed on the basis of the identified logistic centres. The development of projected centres should be carried out by bringing together rural settlements around towns of district significance located in priority ecological surveillance zones, which will enable the use of existing transport solutions, the development of tourism infrastructure and the simultaneous maintenance of the sustainability of the development of the territory. The functions of the proposed logistic centres of RGT development are determined.

Key words: logistics efficiency, RGT logistics, RGT logistics network, logistic centres of RGT development, sustainable development.

УДК 338.48 (045)

Іванишин В.В.

д.е.н., професор, ректор
Подільський державний аграрно-технічний університет

Печенюк А.П.

к.е.н., викладач кафедри економіки
і маркетингу підприємств туристсько-готельної сфери
Київський університет туризму,
економіки і права

Постановка проблеми. Одними з основних характеристик сучасного стану світового ринку туристичних послуг є глобалізація та розвиток міждержавної співпраці, що проявляється у зростанні туристичних потоків. Унаслідок цього особливої актуальності набуває питання оптимізації та ефективності туристичної логістики як у масштабах регіону, країни, так і на міждержавному рівні.

Завдяки появі глобальних логістичних мереж зростають вимоги до швидкості, комфорту, вартості та ефективності адміністрування туристичних груп. Особливого значення у цих умовах набуває питання логістики сільського зеленого туризму за умови дотримання принципів сталості розвитку регіону. Здатність держави долучитися до сучасного процесу стала ключовим чинником, що визначає конкурентоспроможність країни у цілому, тому ці питання повинні бути у центрі уваги сучасних науковців, а високий рівень актуальності теми зумовлює необхідність її подальшого вивчення.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Загальнотеоретичні проблеми ефективності логістики досліджували такі вчені, як Ю.О. Крюкова та А.В. Кулик. Н.В. Хвищун досліджує регіональний логістичний потенціал; І. Смирнов та Ю. Бенч – логістичний потенціал регіонів із позицій сталого розвитку; Т. Мазур та Є. Король досліджують роль туристичної логістики в територіальній організації туризму; С.П. Кузик, П.С. Кузик та А.В. Шев-

чук – питання інформаційних туристичних ресурсів; О.В. Музиченко-Козловська – проблеми територіально-просторової організації систем туризму і рекреації. У наявних умовах особливого значення набуває питання створення логістичних центрів розвитку сільського зеленого туризму та визначення ефективності логістики загалом.

Постановка завдання. Враховуючи те, що Україна має унікальне географічне розташування, можемо стверджувати, що держава має шанс отримати значні переваги від глобалізації, заявивши про себе як про виробника туристичного продукту, виділивши при цьому сільський туризм як напрям спеціалізації. Одним із чинників, який є перешкодою для розвитку сільського туризму в Україні, є недостатня розвиненість логістичної інфраструктури регіонів, хоча наша держава має досить розгалужену внутрішню транспортну систему. Зокрема, через низьку якість автомобільних доріг, значний рівень зношення транспортних засобів, відсутність достатніх інвестицій в оновлення залізничного транспорту, аеропортів та морських портів, через відсутність логістичних центрів розвитку сільського туризму в окремих регіонах, які є потенційно привабливими для туристів, спостерігається гальмування розвитку цього виду діяльності, що проявляється у сповільненні зростання туристичного потоку до місць туристичного споживання, оскільки зростають витрати ресурсів та

часу потенційних споживачів для подолання означених бар'єрів. Завданням дослідження є розроблення пропозицій щодо вдосконалення логістики у сфері сільського зеленого туризму.

Виклад основного матеріалу дослідження.

Під логістикою туристичного продукту розуміють ефективне планування, контроль та управління туристичною діяльністю, її фізичними, інформаційними та фінансовими потоками, транспортною інфраструктурою для підвищення якості туристичного продукту та наближення його до світових стандартів [1].

У зв'язку з появою глобальних логістичних мереж у світовому масштабі великого значення набуло питання визначення ефективності діяльності країни у сфері логістики. Міжнародний банк реконструкції та розвитку (МБРР) розробив спеціальний індекс для виміру ефективності результатів діяльності логістики – Logistics Performance Index (LPI) – Індекс ефективності логістики та показники, що адаптовані для різних країн, на основі якого відбувається поліпшення інформованості, стимулювання поліпшень та оцінюються стримуючі чинники шляхом інтерпретації знань фахівців із логістики з усього світу. В окремих країнах індекс використовують не лише як рейтингове порівняння між країнами. Наприклад, Індонезія за допомогою даного показника оцінює результати діяльності міністерства торгівлі, Європейська Комісія використовувала індекс для оцінки ефективності транспорту.

Світовий рейтинговий аналіз показників LPI свідчить, що європейські країни з розвинутою економікою, а також країни з широкими міжнародними зв'язками показують найвищі результати.

Країною з найбільш розвинутою логістикою є Німеччина, значення її індексу становило 4,12 бали з п'яти максимальних [2].

В Україні, згідно з оцінкою МБРР, найвище значення LPI належить показнику своєчасності поставок вантажів (3,51 з 5), а найгірше – показнику якості торговельної та транспортної інфраструктури.

Основними проблемами розвитку логістики в Україні є такі:

- відсутність чи недостатній розмір інвестицій у розвиток як загальної, так і туристичної інфраструктури;
- відсутність ринку логістичних послуг;
- низький кваліфікаційний рівень логістичного персоналу;
- відсутність нормативно-правового регулювання та недосконалість контролю зовнішніх кордонів;
- відсутність на національному рівні належного статистичного обліку стану розвитку логістики;
- незначна інтеграція з глобальною логістичною системою.

Виходячи із цього, пріоритетом розвитку логістичної системи України має стати підвищення якості торгової та транспортної інфраструктури, що позитивно позначиться на туристичній діяльності [3].

Разом із тим слід сказати, що жодна з наявних методик оцінки логістичного потенціалу не є універсальною.

Окремі автори, які розуміють логістичний потенціал як здатність до забезпечення оптимальних параметрів економічних потоків у просторі та часі, пропонують розраховувати інтегральний індекс логістичного потенціалу регіону шляхом урахування географічного, соціально-економічного, транспортного, інфраструктурного, інституційного складників.

Ці показники характеризують стан розвитку регіону, що дає можливості для формування основних напрямів стратегії розвитку туристичних дестинацій, прийняття рішень щодо інвестицій у частині розвитку логістичної інфраструктури, висновку про стан логістичної системи загалом, виявлення резервів щодо вдосконалення критеріїв оптимальності витрат та мінімізації ризиків [3].

До сфери логістичного управління розвитком сільського туризму ми би включили глобальне інформаційне середовище, складником якого є інформаційно-віртуальні туристичні ресурси, без яких значно знижується привабливість туристичного продукту [4].

Окремі автори, зокрема І. Смирнов та Ю. Бенч, поділяють сільський туризм за ступенем віддаленості від цивілізації сільських територій від дуже сільського (*extremely rural*) – у дуже віддалених місцевостях, наприклад у гірських регіонах, до приміського (є часто близьким до рекреації екскурсійного типу) [5]. Ми погоджуємося із цим і вважаємо, що під час організації логістичної системи розвитку сільського туризму ця особливість обов'язково має бути врахованою.

Як свідчить світовий досвід, для забезпечення сталості розвитку сільського зеленого туризму використовують поєднання двох логістичних, а одночасно й географічних понять: потужності (ємності) та зонінгу. Згідно з концепцією потужності (ємності), у сільському зеленому туризмі має встановлюватися певний обсяг туристичних потоків, які може прийняти дестинація без нанесення їй шкоди. Необхідність урахування цього показника можна пояснити і бізнесовими інтересами, зокрема під час визначення точки беззбитковості. Точка беззбитковості – це мінімальна кількість туристів (T_{min}), які мають бути залученими до туристичного споживання, щоб отриманий дохід (D_{min}) повністю покривав усі витрати (постійні та змінні) і в подальшому забезпечував би прибуток. Відомо, що в туристичному бізнесі (готельному та транспортному сервісі) визначення точки без-

збитковості є проблемним, що пов'язано з високим рівнем постійних витрат. Менеджери, які розуміють, які потужності є в розпорядженні та як досягнути точки беззбитковості, для зростання доходів можуть корегувати ціну послуги (транспортний тариф чи вартість проживання), тобто здійснювати управління цими компонентами. Логістичний підхід до сталого розвитку сільського туризму дає можливість визначити мінімальний обсяг туристопотоку, який забезпечуватиме прибутковість садиб сільського туризму [5].

Визначення максимальних граничних значень ємності ресурсної бази сільського туризму є підґрунтям для формування політики сталого розвитку в сільському туризмі на регіональному чи національному рівні. Вони базуються на встановлених нормативах. Логістика порівнює ресурсну базу туризму з наявним туристичним потоком і визначає відповідну логістичну стратегію для сталого розвитку. Як правило, стратегії є двох типів: розвитку туризму чи обмеження туристичної діяльності.

Зонінг полягає у визначенні та взятті під захист вразливих територій. Прикладом застосування зонінгу є створення мереж національних природних парків [5].

Слід визнати, що нині економічна сутність сільського туризму як галузі народного господарства належно не врахована в стратегіях його територіальної організації, суть яких полягає у тому, щоб на базі вивчення комплексу туристичних факторів виявити туристично-рекреаційні системи різного ієрархічного рівня (туристичні райони, зони, центри). Це стане основою для розбудови відповідної туристичної інфраструктури [1].

У загальноукраїнському масштабі Хмельниччина є регіоном, який поєднує значні природні, рекреаційні, історико-культурні ресурси та вигідне розташування, що формує умови для розвитку туризму, а наявність сільських територій та аграрного потенціалу створює передумови для розвитку сільського туризму. Актуальність та перспективність розвитку Хмельниччини у цьому напрямі полягають в тому, щоб на основі оптимального використання матеріальних, технічних, природних, історичних, трудових ресурсів шляхом використання логістичних принципів під час формування та організації мережі логістичних центрів розвитку сільського зеленого туризму створити якісний конкурентоспроможний туристичний продукт.

Суттєвий вплив на якість логістики та розмір логістичних витрат здійснює не лише інфраструктура та діяльність суспільних логістичних компаній, а й конкурентоздатність приватного сектору економіки, зокрема у сільському туризмі ним виступають особисті селянські та фермерські господарства. Розвиток приватної ініціативи сприятиме економічному піднесенню населених пунктів, це можемо побачити на прикладі країн Західної

Європи, які змогли перетворити невеликі містечка та сільські поселення на успішні туристичні локації з розвинутою логістичною мережею.

Дрібні туристичні готелі та садиби сільського туризму є досить вигідними з екологічного погляду та не вимагають складного інженерно-технічного оснащення, але, з іншого боку, зростання приватних закладів ускладнює процес формування туристичних районів та розроблення стратегій розвитку сільського туризму, оскільки стихійно сформований регіональний ринок послуг часто не пов'язується з проектами територіального планування та інтересами сільських громад. Саме тому ключовим питанням є не просто зростання кількості таких об'єктів та нарощення матеріально-технічної бази, а й забезпечення їх роботи за допомогою туристичної логістики [1].

Логістика сільського зеленого туризму включає компонентні та геопросторові аспекти, які розглянемо на основі рис. 1.

Для розширення туристичного бізнесу (за відсутності нормативних показників освоєння рекреаційних територій) зростає роль пошукового та експериментального проектування [1].

Як приклад скористаємося результатами дисертаційного дослідження А.П. Печенюк [6]. У роботі автором запропонована модель Регіонального еколого-економічного центру розвитку сільського зеленого туризму, який має стати базою для розвитку сільського зеленого туризму в регіоні з урахуванням принципів сталого розвитку. Дослідженням пропонується території національних природних парків «Подільські Товтри», «Мале Полісся» та їхні екологічні коридори визначити пріоритетними для розвитку цієї діяльності, оскільки концепція екомережі пов'язує природоохоронну діяльність із функціонуванням різних секторів, зокрема туризмом, який є складником сталого розвитку.

Для ефективної організації логістики сільського зеленого туризму означеного регіону, слід створити мережу логістичних центрів, загальне управління якою здійснюватиме Регіональний еколого-економічний центр розвитку сільського зеленого туризму. Для цього розглянемо геопросторові структурні елементи, які формуватимуть його інфраструктуру. До них відносимо:

1. загальні туристичні зони, у яких сконцентрована значна кількість туристичних ресурсів і в яких слід виділяти зони масового туризму та зони обмеженої рекреації, які розташовані в межах особливо цінних охоронних територій. Наприклад, у Національному природному парку «Подільські Товтри» господарська зона займає 94,94%. Значно меншу частину території (4,38%) відведено під зону стаціонарної рекреації, ще менше (0,61%) займає заповідна зона, а на зону регульованої рекреації припадає лише 0,07% [7]. Для збереження природних ландшафтів на цих територіях

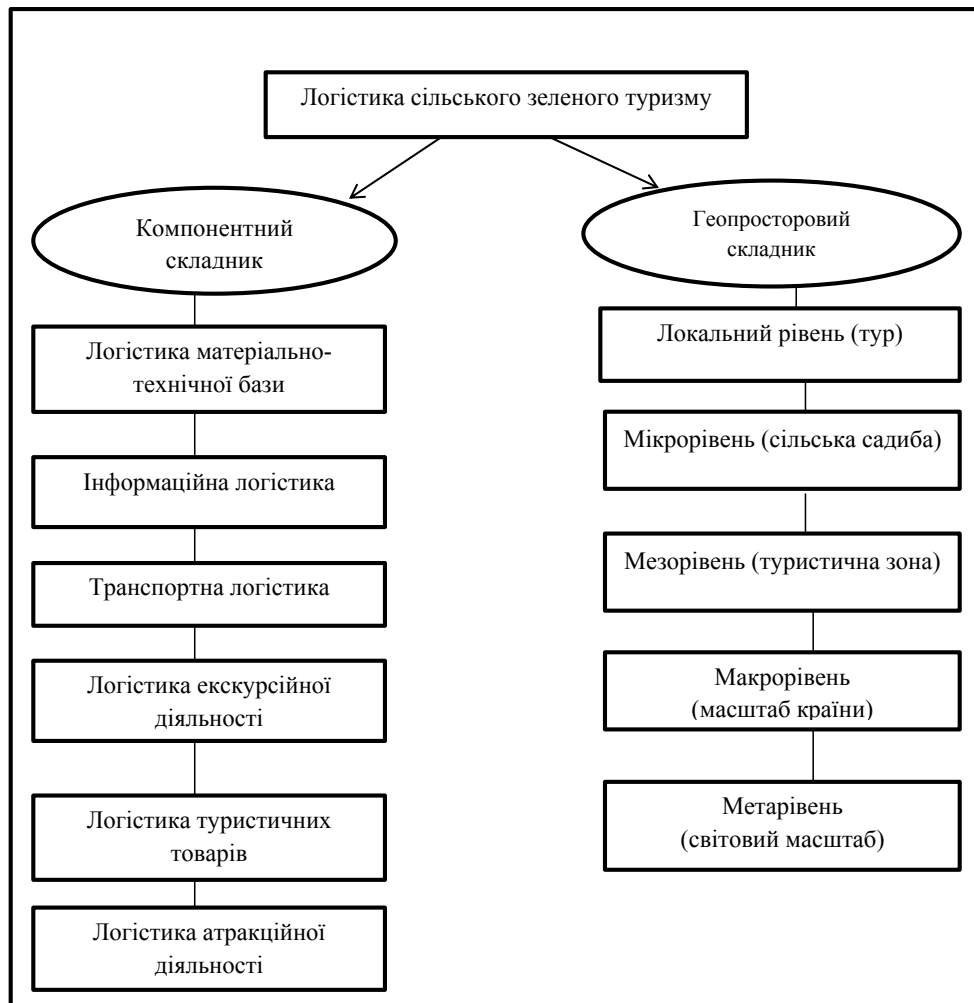


Рис. 1. Логістичні аспекти сільського зеленого туризму

особливої актуальності набуває питання охорони природного середовища. Його вирішення можливе шляхом установлення та дотримання нормативних показників рекреаційного навантаження на екскурсійні та рекреаційні об'єкти, встановлення обмежень щодо розвитку транспортно-дорожньої мережі, впровадження екологічних принципів господарювання;

2. локальні логістичні центри розвитку сільського зеленого туризму. Згідно зі схемою екологічної мережі Хмельницької області [8], на її території виділено 15 природних ядер: три – національного, п'ять – регіонального, сім – місцевого рівнів. Це: Мальованське, Малополіське, Ставищанське, Авратинське, Верхньопобузьке, Староконстантинівське, Подільськотовтринське, Великоберезнянське, Городоцьке, Ярмолинецьке, Данилівське, Калюське, Дністровське, Чорноострівсько-Грузевицьке, Давидковецьке.

Виходячи зі схеми екологічної мережі Хмельницької області, пропонуємо логістичну мережу сільського зеленого туризму будувати навколо міст районного значення, що дасть змогу скористатися наявною транспортною розв'язкою

(автошляхи, залізничні станції) та одночасно забезпечити сталість розвитку території шляхом об'єднання навколо існуючих природних ядер сільських населених пунктів (потенційних надавачів послуг), що дасть можливість для розвитку екологічно сприятливої діяльності у цих зонах. Логістична мережа включатиме: Волочиськ, Городок, Деражню, Дунаївці, Ізяслав, Красилів, Полонне. У межах означених туристичних дестинацій варто сформувати підцентри розвитку сільського зеленого туризму, які базуватимуться у селах та селищах. Наприклад, дестинація із центром у Городку включатиме підцентри Сатанів, Чемерівці, Вінківці; Деражня – Меджибіж та Летичів; Дунаївці – Нову Ушицю, Стару Ушицю та Оринин; Ізяслав – Білогір'я; Красилів – Базалію, Чорний Острів, Самчики; Полонне – Гриців та село Судилків. Діяльність осередків логістичного управління розвитком сільського зеленого туризму в проєктованих центрах та підцентрах можна здійснювати у вигляді кластерів, до яких входитимуть виробники органічної продукції, які отримали відповідні сертифікати, що стане суттєвою перевагою сформованого туристичного про-

дукту перед традиційними пропозиціями із сільського туризму;

3. визначені туристичні маршрути, які поєднують між собою локальні центри, зони масового споживання туристичного продукту та мають різноманітне сутнісне та тематичне наповнення. Як правило, це маршрути вихідного дня. Згідно з даними управління культури, національностей, релігії та туризму Хмельницької обласної державної адміністрації, у досліджуваному регіоні розроблено шість туристичних маршрутів, які передбачають розміщення у садибах сільського туризму та поєднують різні локальні центри та сільські населені пункти [9].

Викладені пропозиції дають змогу виділити основні функції мережі логістичних центрів:

1. організація діяльності особистих селянських та фермерських господарств у сфері сільського зеленого туризму;

2. пропагування принципів сталого розвитку та охорони навколишнього природного середовища;

3. залучення інвестицій у розвиток інфраструктури туристичних зон;

4. охорона природного середовища та культурно-історичної спадщини;

5. ефективне адміністрування, організація та супровід процесу споживання туристичного продукту;

6. організація оперативного реагування та виявлення недоліків технологічного процесу;

7. надання пропозицій Регіональному еколого-економічному центру розвитку сільського зеленого туризму щодо оптимізації туристичних маршрутів;

8. виявлення потреб і настроїв споживачів;

9. виявлення фактів порушення природоохоронного законодавства;

Висновки з проведеного дослідження.

Логістика виступає важливим чинником сталого розвитку туристичних дестинацій, зокрема сільського зеленого туризму. Основним показником для виміру ефективності результатів діяльності логістики є запропонований Міжнародним банком реконструкції та розвитку показник Індекс ефективності логістики.

Складники логістики сільського туризму можна поділити на компонентний та геопросторовий. До компонентного належать: логістика матеріально-технічної бази, інформаційна логістика, транспортна логістика, логістика екскурсійної діяльності, логістика туристичних товарів, логістика атракційної діяльності; до геопросторового: локальний рівень (тур), мікрорівень (сільська садиба), мезорівень (туристична зона), макрорівень (масштаб країни), метарівень (світовий масштаб). У розвитку логістичної системи України пріоритетом має стати підвищення якості торгової та транспортної інфраструктури, що позитивно позначиться на туристичній діяльності.

Одним зі шляхів розвитку логістики сільського туризму в масштабах регіону є виявлення туристично-рекреаційних систем різного ієрархічного рівня, які об'єднуються навколо природних ядер екологічної мережі для забезпечення сталого розвитку, що стане основою для розбудови відповідної туристичної інфраструктури та формування туристичного продукту і становитиме перспективу подальших наукових досліджень.

БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК:

1. Мазур Т.М., Король Є.І. Роль туристичної логістики у формуванні та розвитку територіальної організації туризму (на прикладі Буського, Бродівського та Золочівського районів Львівської області). Вісник Національного університету «Львівська політехніка». Архітектура. 2015. № 836. С. 151–156. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/VNULPARX_2015_836_21.

2. Крюкова Ю.О. Оцінка ефективності логістики. ScienceRise. 2015. № 1(1). С. 34–36. URL: [http://nbuv.gov.ua/UJRN/texs_2015_1\(1\)_7](http://nbuv.gov.ua/UJRN/texs_2015_1(1)_7).

3. Хвищун Н.В. Логістичний потенціал регіонів західної України. Актуальні проблеми державного управління. 2016. № 2(50). С. 1–6. URL: <http://www.kbuara.kharkov.ua/e-book/apdu/2016-2/index.html>.

4. Кузик С.П., Кузик П.С., Шевчук А.В. Інформаційні та інформаційно-віртуальні туристичні ресурси. Географія та туризм. 2010. Вип. 6. С. 101–108. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/gt_2010_6_21.

5. Смирнов І., Бенч Ю. Логістичний чинник сталого розвитку туристських територій на прикладі міського та сільського туризму. Вісник Київського національного університету. Географія. 2017. № 1–2(66–67). С. 41–49. URL: <http://visnyk-geo.univ.kiev.ua/wp-content/uploads/2017/09/07-66-67.pdf>.

6. Печенюк А.П. Формування стратегії розвитку сільського зеленого туризму: дис. ... к.е.н.; Подільський державний аграрно-технічний університет. Кам'янець-Подільський, 2018. С. 165–168.

7. Печенюк А.В., Печенюк А.П. Формування регіональної ренти сільського зеленого туризму. Науковий вісник Херсонського державного університету. Серія «Економічні науки». 2017. Вип. 23–1. С. 101–104.

8. Хмельницька обласна державна адміністрація. Затверджено регіональну схему формування екологічної мережі Хмельницької області. URL: <http://www.adm-km.gov.ua/?p=8524>.

9. Управління культури, національностей, релігії та туризму Хмельницької обласної державної адміністрації. Туристичні маршрути. URL: <http://kultura.km.ua/archives/category/turyzm/turystychni-marshruty>.

REFERENCES:

1. Mazur T.M., Korol Ye.I. (2015) Rol turystychnoi lohistyky u formuvanni ta rozvytku terytorialnoi orhanizatsii turyzmu (na prykladi Buskoho, Brodivskoho ta Zolochivskoho raioniv Lvivskoi oblasti) [The role of tourism logistics in the formation and development of a territorial tourism organization (for example, Busk, Brody and Zolochiv districts of the Lviv region)]. Visnyk Natsional'noho universytetu "L'vivs'ka politehnika".

Arkitektura. [Bulletin of the Lviv Polytechnic National University. Architecture] (electronic journal), no. 836, pp. 151-156. Available at: http://ena.lp.edu.ua/bitstream/ntb/33737/1/20_151-156.pdf (accessed 15 July 2018)

2. Krjukova Ju. O. (2015) Otsinka efektyvnosti lohistyky [Evaluation of logistics efficiency]. ScienceRise (electronic journal), no. 1(1), pp. 34-36. Available at: [http://nbuv.gov.ua/UJRN/txc_2015_1\(1\)_7](http://nbuv.gov.ua/UJRN/txc_2015_1(1)_7) (accessed 17 July 2018)

3. Khvyshhun N. V. (2016) Lohistychnyi potentsial rehioniv zakhidnoi Ukrainy [Logistic potential of the regions of western Ukraine]. Aktual'ni problemy derzhavnoho upravlinnya [Actual problems of public administration] (electronic journal), no. 2(50), pp. 1-6. Available at: www.kbuapa.kharkov.ua/e-book/apdu/2016-2/index.html (accessed 7 July 2018)

4. Kuzyk S.P., Kuzyk P.S., Shevchuk A.V. (2010) Informatsiyni ta informatsiyno-virtual'ni turystychni resursy [Information and informational and virtual tourist resources]. Heohrafiya ta turizm [Geography and Tourism] (electronic journal), no. 6, pp. 101-108. Available at: http://nbuv.gov.ua/UJRN/gt_2010_6_21 (accessed 10 July 2018)

5. Smyrnov I., Bench Ju. (2017) Lohistychnyy chynnyk staloho rozvytku turyst's'kykh terytoriy na prykladi mis'koho ta sil'skoho turyzmu [Logistic factor of sustainable development of tourist territories on the example of urban and rural tourism]. Visnyk kyyivs'koho natsional'noho universytetu. Heohrafiya,

[Bulletin of Taras Shevchenko National University of Kyiv, Geography] (electronic journal), no. 1-2 (66-67), pp. 41-49. Available at: <http://visnyk-geo.univ.kiev.ua/wp-content/uploads/2017/09/07-66-67.pdf> (accessed 12 July 2018)

6. Pecheniuk A.P. (2018) Formuvannya stratehiy rozvytku sil's'koho zelenoho turyzmu [Strategy formation of rural green tourism development] (PhD Thesis), Kamyanskyi-Podilskyi: State Agrarian and Engineering Universiti in Podilya.

7. Pecheniuk A.V., Pecheniuk A.P. (2017) Formuvannya rehional'noyi renty sil's'koho zelenoho turyzmu [Formation of regional rent of rural green tourism]. Naukovyy visnyk Kherson's'koho derzhavnoho universytetu. Seriya "Ekonomichni nauky" [Scientific Herald of Kherson State University. Series "Economic Sciences"], no. 23-1, pp. 101-104.

8. Khmelnytsky Regional State Administration (2016) Zatverdzheno rehionalnu skhemu formuvannya ekolohichnoi merezhi Khmelnytskoi oblasti [The regional scheme of formation of ecological network of Khmelnytsky region was approved]. Available at: <http://www.adm-km.gov.ua/?p=8524> (accessed 1 July 2018)

9. Department of Culture, Nationalities, Religion and Tourism of Khmelnytskyi Oblast State Administration (2012) Turystychni marshruty [Tourist routes]. Available at: <http://kultura.km.ua/archives/category/turyzm/turystychni-marshruty> (accessed 1 July 2018)

Ivanyshyn V.V.

Doctor of Economic Sciences, Professor, Rector
Podillia State Agricultural and Technical University

Pecheniuk A.P.

Candidate of Economic Sciences, Lecturer
Kyiv University of Tourism, Economics and Law

LOGISTIC ASPECTS OF AGRICULTURAL GREEN TOURISM DEVELOPMENT

One of the factors hindering the development of rural tourism is the lack of development of the logistics infrastructure of regions. This leads to a slowdown in the growth of tourist flows in individual destinations, as the cost of resources and time of potential consumers to overcome these barriers increases.

An indicator that characterizes the efficiency of the country's activity logistics performance is the Logistics Efficiency Index, which is characterized by a high degree of well-developed economies and broad international ties. The main problems in the development of logistics in Ukraine are as follows: lack or insufficient investment in the development of both general and tourist infrastructure; lack of logistic services market; low qualification level of logistics personnel; lack of legal regulation and imperfection of the control of the external borders; the lack of a proper statistical record of the state of logistics development at the national level; insignificant integration with the global logistics system.

Taking into account the index of the Logistics Efficiency Index provides opportunities for forming the main directions of the strategy of development of tourist destinations, making decisions on investments in the development of logistics infrastructure, the conclusion on the state of the logistics system as a whole, the identification of reserves for improving the criteria for optimality of costs and minimizing risks.

It must be admitted that at present, the economic essence of rural tourism as a branch of the national economy is not properly taken into account in the strategies of its territorial organization, the essence of which is to identify touristic and recreational systems of various hierarchical levels based on the study of the complex of tourist factors (tourist areas, zones, centres) This will be the basis for building the appropriate tourism infrastructure.

Based on the scheme of the ecological network of the Khmelnytskyi region, we propose the local logistic centres of rural green tourism to be built around towns of district significance, which will allow us to use the

existing transport interchange (highways, railway stations) and, at the same time, ensure the sustainability of the development of the territory by combining the existing natural kernels of rural areas settlements (potential service providers), which will enable the development of environmentally friendly activities in these zones.

The presented propositions allow distinguishing the main functions of the network of logistics centres: organization of activity of private peasant and farm enterprises in the field of rural green tourism; promotion of the principles of sustainable development and protection of the environment; attraction of investments in development of infrastructure of tourist zones; protection of the natural environment and cultural-historical heritage; effective administration, organization and maintenance of the tourist product consumption process; organization of rapid response and detection of technological process failures; providing proposals to the Regional Ecological and Economic Centre for Development of Rural Green Tourism for optimizing tourist routes; identification of needs and preferences of consumers; detection of violations of environmental legislation.