

УДК 338.487:338.33(477)
JEL Classification: L83

DOI: 10.37332/2309-1533.2023.1.6

Гуменюк А.М.,
аспірантка* кафедри міжнародного туризму
і готельного бізнесу,
Охота В.І.,
канд. екон. наук, доцент, доцент кафедри
міжнародного туризму і готельного бізнесу,
Західноукраїнський національний університет, м. Тернопіль

ПРОБЛЕМИ РОЗВИТКУ ПІДПРИЄМСТВ СФЕРИ ГОСТИННОСТІ У XXI СТОЛІТТІ

Humenyuk A.M.,
postgraduate student at the department of
international tourism and hospitality business,
Okhota V.I.,
cand.sc.(econ.), assoc. prof.,
associate professor at the department of international
tourism and hospitality business,
West Ukrainian National University, Ternopil

PROBLEMS OF THE DEVELOPMENT OF HOSPITALITY ENTERPRISES IN THE 21ST CENTURY

Постановка проблеми. Суспільні та технологічні зміни, кризи в економіці, енергетиці, катаклізми, військово-політичні події обумовлюють появу нових тенденцій і трансформацій в сфері гостинності як на міжнародному, так і національному, регіональному та місцевому рівнях. Вказані фактори виступають як можливостями, так і проблемами подальшого ринкового розвитку в ринковому середовищі. XXI століття стало періодом, коли сфера гостинності і її основні сегменти зазнавали як стрімкого розвитку, так і стикались із складними викликами, які для окремих країн, суб'єктів підприємництва виступали у якості бар'єрів. Визначення проблем становлення підприємств сфери гостинності під дією викликів та загроз, які виникають в XXI столітті, необхідне для встановлення причин їх появи. Зазначені проблемні аспекти пов'язані із управлінням процесами, кадрами, фінансово-економічним, технічним та технологічним розвитком в умовах цифровізації; забезпеченням цілей сталого розвитку тощо. Зважаючи на важливість виявлення основних проблем в даній сфері, дослідження обраної теми статті є актуальним на даному етапі розвитку наукової думки.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Дослідження основних проблем розвитку підприємств сфери гостинності на сучасному етапі розвитку здійснено в роботах: К. Янг та співавторів [10], К. Джанг [11], М. С. Лін, К. Г. Ванг [7], С. Фолінас та співавторів [4], Т. Ерік і співавторів [2], Н. Козбагарової та співавторів [6], І. Кіндзуле-Міл्लере, С. Зеверте-Рівза [5] тощо. Хоча в нинішніх умовах існує певний спектр наукових праць за обраним напрямком, зазначене питання потребує комплексного вивчення з позицій системного підходу.

Постановка завдання. Мета статті – визначення основних проблемних аспектів розвитку підприємств сфери гостинності у XXI столітті за основними сферами впливу. Для реалізації даної мети визначено низку завдань, зокрема: дослідження підходів стосовно напрямків та тенденцій проблем в зазначеній сфері; систематизація проблем сфери гостинності, які виникають у XXI столітті.

Виклад основного матеріалу дослідження. Розглянемо основні підходи до визначення проблем розвитку туризму у XXI столітті в світі та на рівні окремих країн.

По-перше, необхідно відмітити підхід, який передбачає акцент на категорії соціально-економічних проблем, що виникають внаслідок розвитку суспільства, його цінностей, трансформацій економічних відносин, впливу економічних криз тощо.

До цієї категорії можна віднести бар'єри стрімкого розвитку масового туризму, який виникає у різних країнах в XXI столітті. Важливе місце в секторі масового туризму належить сільському туризму, в сфері якого задіяні малі, мікропідприємства, які в деяких країнах забезпечують основну питому вагу доходів від діяльності вказаного сектору економіки. Серед таких країн можна виокремити Китай.

* Науковий керівник: Гугул О.Я. – канд. екон. наук, доцент

В дослідженні К. Янг та співавторів [10] визначено, що в XXI столітті сталий розвиток сільського туризму в Китаї стикається з трьома основними бар'єрами, зокрема: соціальними нормами, певною структурою цінностей і розподілом ресурсів. Автори справедливо зазначають, що за відсутності ефективного механізму координації трьох вказаних основних факторів, розвиток сільського туризму проходить в рамках орієнту на екстенсивний вектор, який пов'язаний із зростанням завдяки росту факторів виробництва та ігнорування інноваційної складової. В межах даного підходу використовуються традиційні методи виробництва і таким чином обмежується зростання сільського туризму. Розглянемо характеристики вказаних бар'єрів впливу, зокрема:

1) Соціальні норми. Як зазначає К. Джанг [11], дані численних інтерв'ю показують, що сталий розвиток індустрії сільського туризму стримується тиском соціальних норм. Перш за все, хоча Китай вже тривалий час є країною із розвинутою промисловістю, в країні історично склалось домінування робочої сили в аграрному секторі. В аграрно орієнтованих країнах поточне виробництво та спосіб життя селян все ще домінують над сучасним сільським виробництвом та способом життя. Мешканці села завжди залучаються як тимчасові робітники або самостійно керують невеликими фермерськими господарствами. Окремі сільські райони Китаю – це типові сільські села, де мало змін, стабільна культура та відсутні інновації у способах виробництва, управління логістикою, розвитком територій. Місцеві мешканці не хочуть, щоб їх спосіб життя і ритм порушувалися. По-друге, селяни стикаються з конфліктом інтересів з різними зацікавленими сторонами. Те, чи співпадають інтереси від передачі ресурсів і вигоди вартості ресурсів, безпосередньо залежить від низки факторів, таких як механізм довіри, методи розподілу та стандарти оцінки. Вони більше орієнтовані про короткострокові прибутки. По-третє, складними є вирішення питань етики та правових норм, відсутність захисту прав власності, взаємне дублювання туристичних продуктів і жорсткий розподіл прав власності, які призвели до більшої розпорошеності ресурсів, що різною мірою обмежує розвиток сільського туризму. В умовах існуючого сільського туризму Китаю жителі села та інші зацікавлені сторони прагнуть швидко отримати економічний дохід, що обумовлено існуючою ринковою системою, яка наклала соціальний нормативний тиск на довгострокове планування розвитку туризму. Під таким тиском селяни та інші зацікавлені сторони з більшою ймовірністю обирають екстенсивні методи розвитку сільського туризму, щоб отримати більш стабільну підтримку доходів. Відповідно, немає орієнту на довгострокові інвестиції в сталий розвиток сільських територій, в створення привабливих умов для росту туристичної привабливості.

2) Структура цінностей. В дослідженні М. С. Лін, К. Г. Ванг [7] вказано, що розвиток сільського туризму стримується дією структурного тиску на вартість. Цей структурний тиск на вартість в основному відображається в наступних трьох аспектах:

– по-перше, це туристична цінність, що представлена в туристичних ресурсах, якими володіють жителі села. Місцеві мешканці сіл не мають чіткого уявлення про вплив їхніх зусиль (в тому числі в напрямку створення привабливих, комфортних умов) на цінність продуктів (послуг), які пропонуються в рамках сільського туризму певної дестинації. Вказані громадяни не мають чіткого бачення власних вигід від сільського туризму і не вважають за потрібне сприяти зростанню рівня задоволеності сільських туристів. Тобто, не враховується можливість покращення добробуту, інфраструктури через ріст туристичних потоків;

– по-друге, це критерії оцінки туристів щодо цінності туристичних продуктів. Оцінка туристів щодо певних туристичних напрямків є комбінацією багатьох факторів, які важко задовольнити в рамках однієї туристичної дестинації, не орієнтованої на ринкові умови розвитку. Як наслідок, продукти розвитку туризму копіюються, зокрема, переймається досвід екологічного будівництва помешкань для сільського туризму, системи управління. Відповідно, продукти (послуги), які пропонуються в рамках розвитку дестинацій сільського туризму, не є привабливими через схожість, відсутність ексклюзивності;

– по-третє, кількість туристів і дохід використовуються для вимірювання якості розвитку сільського туризму. Наприклад, деякі сільські регіони Китаю використовують дохід від квитків (турів) для отримання приросту короткострокових вигід. Ці методи розвитку, які узгоджуються з традиційними та консервативними цінностями, стандартами порівняльної оцінки та стандартами екстенсивного виробництва, стали спільними концепціями та способами мислення щодо розвитку сільського туризму країни. Крім того, таке мислення несвідомо приймається більшістю зацікавлених сторін, що обмежує продовження життєвого циклу індустрії сільського туризму.

3) Розподіл ресурсів. Як зазначають К. Янг та співавтори [10], окрім соціального нормативного тиску та ціннісного структурного тиску, розвиток сільського туризму також стикається з тиском розподілу ресурсів. Перш за все, в економічному розвитку сільської місцевості широко визнається, що сільське господарство є основним способом виробництва. Зокрема, достатньо доступними є субсидії від держави на виробництво продовольства навіть під пусту землю, де ще не впроваджене сільськогосподарське виробництво, яка багато років не використовувалась, піддалась рекультивациі та почала використовуватись під рослинництво, і важче отримати субсидії від держави на будівництво, необхідне лише для туризму. По-друге, на рівні підприємництва не використовуються стратегії

відродження сільської місцевості, відсутні проекти сільського туризму, не оцінюється придатність місцевої екології, багатство туристичної культури та інші конкурентні переваги. По-третє, є перешкоди для інтеграції, придбання і розвитку ресурсів, що певною мірою призводить до неефективних проектів і марних витрат ресурсів. Крім того, поширене існування такого тиску розподілу ресурсів призвело до недостатнього розвитку сільського туризму в довгостроковій перспективі.

Можемо констатувати, що категорія соціально-економічних проблем, характерна для сільського туризму Китаю, також притаманна вказаному сектору сфери гостинності в Україні. Як відомо, на нинішньому етапі сільський туризм в Україні тривалий час знаходиться на стадії становлення, не демонструє суттєвих тенденцій покращень.

По-друге, слід виокремити підхід, який передбачає вивчення проблем розвитку сфери гостинності в контексті високої залежності від транспорту та мобільності туристів (проблема залежності від транспорту і мобільності туристів). Мається на увазі негативний вплив скорочення транспортних перевезень на мобільність туристів, що, своєю чергою, обумовлює призупинення міжнародних туристичних потоків, зниження обсягів діяльності підприємств сфери гостинності.

Як зазначають С. Фолінас та співавтори [4], повітряне сполучення є одним із визначних факторів для розвитку туризму на глобальному рівні. Крім того, як справедливо стверджують Т. Ерік і співавтори [2], сполучення повітряним транспортом є незамінним для перевезення людей і вантажів, особливо в місцях, де наземні транспортні мережі недостатньо розвинені. Хоча масовий туризм в ХХ столітті був можливий за допомогою інших засобів транспорту, масове поширення використання авіаційного транспортного сполучення стало великим кроком у розвитку сфери гостинності. Це, зокрема, стосується більшості країн світу, сфери гостинності яких орієнтувалась на іноземні туристичні потоки.

Іншими словами, міжнародна доступність за допомогою авіаційного транспорту необхідна для розвитку будь-якого туристичного напрямку та для інтеграції країн до світової економіки. Статистика показує, що більше п'ятдесяти відсотків усіх туристів прибувають до місця призначення повітряним транспортом і своїми витратами сприяють створенню робочих місць як в сфері авіаційної галузі, так і у сфері гостинності [2]. Оскільки світова економіка стає все більшою, авіаційна промисловість є одним із найшвидших транспортних секторів. Повітряний транспорт відіграє значну роль у сфері гостинності, сприяючи економічному зростанню, особливо в країнах, що розвиваються. Загальний дохід від авіаційних перевезень в світі зростав з 2005 р. (323 млрд дол. США) по 2019 р. (607 млрд дол. США), в 2020 р. через вплив пандемії Covid-19, коли в багатьох країнах обмежили соціальні контакти, закрили кордони, цей показник знизився до 581 млрд дол. США, в 2021 р. – до 227 млрд дол. США [9].

Як зазначають С. Якус та співавтори [3], авіаційна промисловість достатньо сильно постраждала від минулих спалахів пандемії, таких як SARS 2003 або MERS 2015, що особливо негативно вплинуло на її розвитку (зокрема, скороченні) на регіональному та міжнародному масштабах. Після глобального спалаху коронавірусу авіаційна галузь переживає найгіршу кризу за всю історію розвитку. Вплив цієї нової кризи є більш серйозним, ніж терористичні атаки 11 вересня 2008 року, фінансовий крах і практично всі інші події епохи реактивних літаків. Встановлено, що багато міжнародних авіаційних компаній опинились перед загрозою банкрутства після періоду пандемії Covid-19, боротьби з її наслідками [4].

Відмічаємо, що вплив пандемії Covid-19 та її наслідків стали негативними як для розвитку авіакомпаній світу, так і для підприємств, які функціонують в сфері гостинності і залежать від авіаційного транспорту (орієнтуються на іноземні туристичні потоки). Відповідно, поява коронавірусу продемонструвала існування великої проблеми, пов'язаної із залежності розвитку підприємств сфери гостинності від стану авіаційного транспорту. Його призупинення, обмеження є загрозою скорочення діяльності, а для окремих країн, орієнтованих на сферу гостинності, як основний сектор економіки, виступає передумовою спаду економіки, обумовлює виникнення економічної кризи.

Тенденція мобільності на глобальному рівні зростає протягом 2009–2019 рр. темпами більшими, аніж глобальне зростання населення світу [8]. Зростання мобільності обумовлює розвиток сфери гостинності, проте скорочення використання повітряного транспорту в світовому, регіональному та національному масштабах через ті або інші ризики, загрози (віруси, терористичні загрози, війни, політична нестабільність, довгострокові страйки) впливає на появу економічних криз, які пов'язані із скороченням всіх секторів економіки, в тому числі сфери гостинності [1].

Проблема високої залежності сфери гостинності від транспорту, мобільності туристів, яка також залежить від останнього, є викликом та загрозою для розвитку міжнародної сфери гостинності. Розвиток таких факторів, як війни, терористичні акти, галузеві страйки робітників (в тому числі в сфері транспортних перевезень), спалахи нових вірусів є додатковим бар'єром у функціонуванні транспортної галузі, становленні мобільності туристів та діяльності підприємств сфери гостинності. Більшою мірою вразливими в даному випадку є підприємства сфери гостинності, які націлені на залучення міжнародних туристичних потоків. Хоча в ХХІ столітті складно уявити функціонування туристичних дестинацій, орієнтованих на місцевих, регіональних туристів, без залучення транспортного сектору. Відповідно, багато туристичних дестинацій в умовах проблем із транспортом

починають звертатись до внутрішнього, регіонального, міждержавного транскордонного туризму (приклад, на рівні країн ЄС, які межують між собою).

По-третє, слід виокремити підхід, який передбачає виділення проблем, пов'язаних із інфраструктурним забезпеченням туристичних дестинацій, в рамках яких функціонують підприємства сфери гостинності (ознака інфраструктурних проблем).

В межах зазначеного підходу можемо виокремити положення дослідження інфраструктурних проблем розвитку гірського туризму в Казахстані, представленого в роботі Н. Козбагарової та співавторів [6]. А саме, дослідники розглядають інфраструктурні проблеми розвитку туристичної дестинації, яка існує в межах гірської системи Заїлійського Алатау в Казахстані. Визначено, що вздовж даної гірської системи розташована мережа історичних поселень, попри які проходив маршрут Великого шовкового шляху, що свідчить про наявність певних соціально-економічних можливостей розвитку туризму в рамках даної території. Але навіть при таких сприятливих природних та історичних передумовах територіально-функціональний розвиток туризму в даному регіоні Казахстану гальмується низкою проблем, зокрема:

- ситуація «надмірного» туризму в пікові дні та сезони виникає на найвищому гірському комплексі в світу, на льодовому полі Медео, розташованому на висоті 1691,2 м над рівнем моря. Унікальність і привабливість сучасного спортивного комплексу для жителів міста Алмати і туристів полягає у восьмимісячній тривалості роботи відкритого катка на тлі динамічно мінливих ландшафтів гірських хребтів інших спортивних комплексів в країні. Великі туристичні потоки туристів складно регулювати, забезпечувати обслуговуванням через недостатню технічну, технологічну, кадрову та фінансову здатність;

- перевантаженість транспортної інфраструктури в пікові вихідні: відстань від міста Алмати до спортивного комплексу Медео становить 25 км, потік громадського та особистого транспорту долається лише за 2–3 години. Транспортна проблема є актуальною впродовж тривалого періоду, її вирішення пов'язане із фінансовими, ландшафтними проблемами;

- низький ступінь оснащення туристичних стежок і місць короткочасного відпочинку. Дана проблема пов'язана із недостатнім рівнем доступу підприємництва до джерел кредитування, недостатньою увагою держави до потреб бізнес-середовища в сфері туризму;

- нерозвинені транспортні міжселищні коридори з придорожніми рекреаційними комплексами. Формування належного транспортного та інфраструктурного забезпечення могло б вирішити соціально-економічні проблеми територій, розташованих на шляху до туристичної дестинації;

- не вирішено просторове розташування сільських місць для доступного туризму. Мається на увазі відсутність місць для короткострокового розташування туристів (на 1–2 дні);

- недостатнє просування Казахстану на світовому туристичному ринку, через яке обмежується рівень міжнародних туристичних потоків.

Як свідчать матеріали дослідження Н. Козбагарової та співавторів [6], недостатній розвиток транспортної інфраструктури, супутньої та основної інфраструктури гостинності впливають на стан розвитку даної сфери на територіальному рівні. Варто зауважити, що, оскільки досліджувана туристична дестинація, яка існує в межах гірської системи Заїлійського Алатау в Казахстані, є унікальною з точки зору сезонності, привабливості гірського ландшафту, її розвиток може забезпечити стрімке покращення сфери гостинності, що може бути забезпечено завдяки розробки та впровадженню системного підходу до оптимізації.

Необхідно зазначити, що для зростання ефективності діяльності підприємств сфери гостинності України в повоєнні часи необхідне створення або відновлення інфраструктурного забезпечення. Можемо констатувати, що вказане інфраструктурне забезпечення повинно включати як об'єкти ресторанного, готельного, туристичного, екскурсійного секторів, так і об'єкти інформаційно-комунікаційних технологій (широкосмуговий та мобільний Інтернет), транспортну інфраструктуру, медичну інфраструктуру (хоча б послуги першої медичної допомоги), іншу додаткову інфраструктуру, функціонування якої може виступати додатковим фактором підвищення зацікавленості туристів тощо.

По-четверте, актуальним підходом щодо визначення сучасних проблем розвитку сфери гостинності в світі виступає забезпечення готовності до впровадження та ефективного використання засобів інформаційно-комунікаційних технологій (ознака проблем технологічного забезпечення). Вказана проблема стосується як процесного, так і кадрового забезпечення на підприємствах сфер гостинності.

В дослідженні І. Кіндзуле-Міл्लере, С. Зеверте-Рівза [5] розглянуто бар'єри / проблеми впровадження технологічних рішень на підприємствах сфери гостинності, обґрунтовано широкий спектр можливостей і конкурентних переваг, який не реалізується через ігнорування або відсутність фінансових можливостей, кадрової готовності до цифровізації. Авторами доведено, що багато підприємств взагалі не усвідомлюють реальних можливостей і переваг, які може принести їм цифровізація, що, переважно, є основною причиною відсутності зусиль із впровадження нових технологій. Також визначено, що цифрова трансформація є складним процесом, який вимагає фінансування та знань.

Суть цифрової трансформації полягає в створенні нового формату організації бізнесу шляхом удосконалення процесів управління якістю продукції (послуг). Дослідники звертають увагу на те, що технологічні знання для управління процесами на підприємствах сфери гостинності необхідні як з боку кадрів (сторонніх учасників), які впроваджують певні цифрові рішення, так і з боку кадрів, які є основними користувачами цифрових технологій. Серед засобів цифровізації, які можуть бути використані в сфері гостинності, виділяються: штучний інтелект, роботизація, Інтернет речей, мобільні технології, хмарні обчислення, доповнена реальність, Великі дані тощо.

Відсутність відповідних технологічних знань, готовності до опанування нових технологій з боку кадрів підприємств сфери гостинності є бар'єром, який знижує ефективність впровадження цифровізації та загальну ефективність. Відповідно, якщо підприємство сфери гостинності, наприклад, просуває власні продукти (послуги) через мобільний додаток, а кадри, відповідальні за маркетингові комунікації, недостатньо добре володіють засобами інформаційно-комунікаційних технологій, не в змозі забезпечити належну дистанційну комунікацію, використання зазначеного додатку не буде ефективним.

Висновки з проведеного дослідження. Узагальнюючи вищезазначене дослідження, можна відмітити основні проблемні аспекти розвитку підприємств сфери гостинності у XXI столітті за основними сферами впливу. Це, зокрема: соціально-економічні проблеми, пов'язані із розвитком суспільства, його цінностями, трансформаціями економічних відносин, впливом економічних криз тощо; проблема залежності від транспорту і мобільності туристів; інфраструктурні проблеми; проблеми технологічного забезпечення (на рівні цифровізації процесів та рівня знань, навичок кадрів щодо використання інформаційно-комунікаційних технологій).

Доведено, що соціально-економічні проблеми пов'язані із бар'єрами сталого розвитку в розрізі трьох основних складових, зокрема: соціальних норм, певної структури цінностей і розподілу ресурсів. Встановлено, що проблеми призупинення транспорту, погіршення транспортного сполучення, з якими стикаються країни під час вірусів, економічних криз, війн, страйків, політичних криз обумовлюють скорочення рівня мобільності туристів, що, своєю чергою, виступає передумовою проблем обслуговування туристів на рівні підприємств сфери гостинності. Визначено, що особливу загрозу проблеми із транспортом, зокрема, авіаційним, представляють для підприємств сфери гостинності, орієнтованих на міжнародні туристичні потоки. Можемо констатувати, що транспортні проблеми більшою мірою характерні для країн, що розвиваються. Відповідно, у разі вирішення даного питання більшість країн зможуть стати привабливими для приросту інвестицій у розвиток сфери гостинності. Вирішення проблем інфраструктурного забезпечення передбачає створення інфраструктури, яка включає як об'єкти ресторанного, готельного, туристичного, екскурсійного секторів, так і об'єкти інформаційно-комунікаційних технологій (широкосмуговий та мобільний Інтернет), транспортну інфраструктуру, медичну інфраструктуру (хоча б послуги першої медичної допомоги), іншу додаткову інфраструктуру, функціонування якої може виступати додатковим фактором підвищення зацікавленості туристів тощо. Можна відмітити, що для вирішення проблем технологічного забезпечення необхідне: створення привабливих фінансово-кредитних умов, які дадуть змогу придбання новітніх цифрових технологій; підвищення рівня готовності кадрів до покращення цифрових навичок та знань.

Подальші дослідження в розрізі зазначеної проблематики можуть бути сконцентровані за напрямком визначення шляхів вирішення проблемних аспектів становлення підприємств сфери гостинності на рівні розвинених країн і країн, що розвиваються, в рамках різних регіонів.

Література

1. Dissecting Global Air Traffic Data to Discern Different Types and Trends of Transnational Human Mobility / Gabrielli L., Deutschmann E., Natale F., Recchi E., Vespe M. *EPJ Data Science*. 2019. Vol. 8(1). P. 1-24. <https://doi.org/10.1140/epjds/s13688-019-0204-x>
2. Eric T. N., Semeyutin A., Hubbard N. Kenyan Tourism Industry and Their Likely Welfare Implications. *Tourism Management*. 2020. Vol. 78. <https://doi.org/10.1016/j.tourman.2019.104033>
3. Estimating and Projecting Air Passenger Traffic during the COVID-19 Coronavirus Outbreak and its Socio-Economic Impact / Iacus S., Natale F., Santamaria C., Spyrtos S., Vespe M. *Safety Science*. 2020. Vol. 128. <https://doi.org/10.1016/j.ssci.2020.104791>
4. Folinis S., Duquenne M.-N., Metaxas T. Problems and Opportunities in the Hospitality Industry in a Masked and Rubber-Gloved World. *Virtual Economics*. 2020. Vol. 3(3). P. 7-24. [https://doi.org/10.34021/ve.2020.03.03\(1\)](https://doi.org/10.34021/ve.2020.03.03(1))
5. Kindzule-Miller I., Zeverte-Rivza S. Digital transformation in tourism: opportunities and challenges. *Proceedings of the 2022 International Conference "Economic Science for Rural Development"*. 2022. Vol. 56. P. 476-486.

6. Kozbagarova N., Abdrasilova G., Tuyakayeva A. Problems and prospects of the territorial development of the tourism system in the Almaty region. *Innovaciencia*. 2022. Vol. 10(1). P. 1-9. DOI: <http://dx.doi.org/10.15649/2346075X.2962>
7. Lin M. S., Wang X. G. Research on the mechanism of rural leader's participation in rural-tourism. *Fujian Forum*. 2017. Vol. 1. P. 175-181.
8. Recchi E., Deutschmann E., Vespe M. Estimating Transnational Human Mobility on a Global Scale. Schuman Centre for Advanced Studies. *Research Paper*. 2019. Vol. 30. P. 1-10. URL: https://cadmus.eui.eu/bitstream/handle/1814/62326/RSCAS_2019_30.pdf?sequence=1 (дата звернення: 15.01.2023).
9. Worldwide revenue with passengers in air traffic from 2005 to 2022. URL: <https://www.statista.com/statistics/263042/worldwide-revenue-with-passengers-in-air-traffic/> (дата звернення: 15.01.2023).
10. Yang Q., Li J., Tang Y. The Dilemma of the Great Development of Rural Tourism from the Sustainable Environment Perspective. *Journal of Environmental and Public Health*. 2022. Vol. 2022. Arti. ID 7195813. <https://doi.org/10.1155/2022/7195813>
11. Zhang C. Y. The formation and guidance of the relative deprivation of tourist residents under the background of rural revitalization. *Journal of Hubei University (Philosophy and Social Science)*. 2020. Vol. 47. No. 3. P. 163-172.

References

1. Gabrielli, L., Deutschmann, E., Natale, F., Recchi, E. and Vespe, M. (2019), "Dissecting Global Air Traffic Data to Discern Different Types and Trends of Transnational Human Mobility", *EPJ Data Science*, vol. 8(1), pp. 1-24. <https://doi.org/10.1140/epjds/s13688-019-0204-x>
2. Eric, T.N., Semeyutin, A. and Hubbard, N. (2020), "Kenyan Tourism Industry and Their Likely Welfare Implications", *Tourism Management*, vol. 78. <https://doi.org/10.1016/j.tourman.2019.104033>
3. Iacus, S., Natale, F., Santamaria, C., Spyrtatos, S. and Vespe, M. (2020), "Estimating and Projecting Air Passenger Traffic during the COVID-19 Coronavirus Outbreak and its Socio-Economic Impact", *Safety Science*, vol. 128. <https://doi.org/10.1016/j.ssci.2020.104791>
4. Folinias, S., Duquenne, M.-N. and Metaxas, T. (2020), "Problems and Opportunities in the Hospitality Industry in a Masked and Rubber-Gloved World", *Virtual Economics*, vol. 3(3), pp. 7–24. [https://doi.org/10.34021/ve.2020.03.03\(1\)](https://doi.org/10.34021/ve.2020.03.03(1))
5. Kindzule-Miller, I. and Zeverte-Rivza, S. (2022), "Digital transformation in tourism: opportunities and challenges", *Proceedings of the 2022 International Conference "Economic Science for Rural Development"*, vol. 56, pp. 476-486.
6. Kozbagarova, N., Abdrasilova, G. and Tuyakayeva, A. (2022), "Problems and prospects of the territorial development of the tourism system in the Almaty region", *Innovaciencia*, vol. 10(1), pp. 1-9. DOI: <http://dx.doi.org/10.15649/2346075X.2962>
7. Lin, M.S. and Wang, X.G. (2017), "Research on the mechanism of rural leader's participation in rural-tourism", *Fujian Forum*, vol. 1, pp. 175-181.
8. Recchi, E., Deutschmann, E. and Vespe, M. (2019), "Estimating Transnational Human Mobility on a Global Scale. Schuman Centre for Advanced Studies", *Research Paper*, vol. 30, pp. 1-10, available at: https://cadmus.eui.eu/bitstream/handle/1814/62326/RSCAS_2019_30.pdf?sequence=1 (access date January 15, 2023).
9. Statista (2022), "Worldwide revenue with passengers in air traffic from 2005 to 2022", available at: <https://www.statista.com/statistics/263042/worldwide-revenue-with-passengers-in-air-traffic/> (access date January 15, 2023).
10. Yang, Q., Li, J. and Tang, Y. (2022), "The Dilemma of the Great Development of Rural Tourism from the Sustainable Environment Perspective", *Journal of Environmental and Public Health*, vol. 2022, iss. 7195813. <https://doi.org/10.1155/2022/7195813>
11. Zhang, C.Y. (2020), "The formation and guidance of the relative deprivation of tourist residents under the background of rural revitalization", *Journal of Hubei University (Philosophy and Social Science)*, vol. 47, iss. 3, pp. 163-172.