

**МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ**  
**НАЦІОНАЛЬНИЙ АВІАЦІЙНИЙ УНІВЕРСИТЕТ**  
**ФАКУЛЬТЕТ МІЖНАРОДНИХ ВІДНОСИН**  
Кафедра міжнародного туризму та країнознавства

ДОПУСТИТИ ДО ЗАХИСТУ  
Завідувач кафедри

\_\_\_\_\_ Дудник І.М.  
« \_\_\_\_ » \_\_\_\_\_ 2022 р.

**ДИПЛОМНА РОБОТА**  
(ПОЯСНЮВАЛЬНА ЗАПИСКА)

ЗДОБУВАЧА ВИЩОЇ ОСВІТИ ОСВІТНЬОГО СТУПЕНЯ «БАКАЛАВР»

на тему:

**Проблеми та перспективи розвитку  
велосипедного туризму в Україні**

Виконавець: здобувач вищої освіти групи 501Бз **Левицький Андрій  
Михайлович**

Науковий керівник: к. геогр. н., доцент кафедри міжнародного туризму та  
країнознавства **Руднєва Марина Григорівна**

Нормоконтролер: \_\_\_\_\_  
(підпис)

**Борисюк Оксана Анатоліївна**  
(П.І.Б.)

КИЇВ – 2022

# НАЦІОНАЛЬНИЙ АВІАЦІЙНИЙ УНІВЕРСИТЕТ

Факультет міжнародних відносин

Кафедра міжнародного туризму та країнознавства

Спеціальність: 242 «Туризм»

ОПП: «Туризмознавство»

ЗАТВЕРДЖУЮ

Завідувач кафедри

\_\_\_\_\_ Дудник І.М.

« \_\_\_\_\_ » \_\_\_\_\_ 2021р.

## ЗАВДАННЯ НА ВИКОНАННЯ ДИПЛОМНОЇ РОБОТИ Левицького Андрія Михайловича (прізвище, ім'я, по батькові в родинному відмінку)

1. Тема дипломної роботи: «Проблеми та перспективи розвитку велосипедного туризму в Україні», затверджена наказом ректора № 2532 /ст від «16» листопада 2021 р.

2. Термін виконання роботи: з «17» січня 2021 р. по «28» лютого 2022 р.

3. Вихідні дані до роботи: дослідження має теоретичний і практичний характер, виконане на основі аналізу фахової літератури, інформаційних ресурсів мережі Інтернет, періодичних видань.

4. Зміст дипломної роботи:

ВСТУП

РОЗДІЛ 1. НАУКОВІ ОСНОВИ ДОСЛІДЖЕННЯ ТА ОРГАНІЗАЦІЇ  
ВЕЛОСИПЕДНОГО ТУРИЗМУ

РОЗДІЛ 2. ДОСЛІДЖЕННЯ ВЕЛОСИПЕДНОГО ТУРИЗМУ В  
УКРАЇНІ

РОЗДІЛ 3. ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ ВЕЛОСИПЕДНОГО  
ТУРИЗМУ В УКРАЇНІ ТА ПРОПОЗИЦІЇ

ВИСНОВКИ

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

5. Перелік обов'язкового графічного (ілюстративного) матеріалу: 2

рисунки, 4 таблиці

6. Календарний план-графік

№ з/п	Завдання	Термін Виконання	Відмітка про виконання
1.	Узгодження плану роботи	22.11.-23.11 2021 р.	Виконано
2.	Обґрунтувати об'єкт, предмет дослідження, сформулювати завдання і мету. Написати вступ.	01.12. – 03.12. 2021 р.	Виконано
3.	Проаналізувати різноманітні джерела інформації щодо теоретичних засад дослідження та організації велосипедного туризму. Написати перший розділ.	04.12. – 28.12. 2021 р.	Виконано
4.	Проаналізувати розвиток велосипедного туризму в Україні. Написати другий розділ роботи.	10.01. – 22.01. 2022 р.	Виконано
5.	Розглянути перспективні напрями розвитку велосипедного туризму в Україні. Написати третій розділ роботи.	23.01. – 08.02. 2022 р.	Виконано
6.	Узагальнити результати проведеного дослідження, сформулювати висновки	09.02. – 12.02. 2022 р.	Виконано
7.	Подання електронних версій роботи на нормоконтроль та антиплагіатну перевірку.	13.02. – 15.02. 2022 р.	Виконано
8.	Доопрацювання роботи за результатами передзахисту.	16.02. – 18.02. 2022 р.	Виконано
9.	Подання завершеної роботи на кафедру.	20.02. 2022 р.	Виконано
10.	Захист дипломної роботи.	25. 02.2022 р.	Виконано

7. Дата видачі завдання: «22» листопада 2021 р.

Науковий керівник дипломної роботи \_\_\_\_\_ Борисюк О.А.  
(підпис керівника) (П.І.Б.)

Завдання прийняв до виконання \_\_\_\_\_ Левицький А.М.  
(підпис випускника) (П.І.Б.)

## РЕФЕРАТ

Пояснювальна записка до дипломної роботи «Проблеми та перспективи розвитку велосипедного туризму в Україні»: 82 сторінки пояснювальної записки, 2 рисунки, 4 таблиці, 60 використаних джерела.

**Мета роботи** є аналіз основних проблем та перспектив розвитку велосипедного туризму в Україні.

**Об'єкт даного дослідження:** є велосипедний туризм.

**Предмет дослідження:** є особливості велосипедного туризму в Україні, проблем та перспективи його розвитку.

Під час написання дипломної роботи мною будуть використані наступні **методи дослідження:**

- теоретичний аналіз джерел інформації з проблем дослідження;
- статистичний, історичний, економічний методи;
- методу аналізу та синтезу, індукція, узагальнення, аналітичний, формалізація, класифікація, порівняльний.
- туристично-географічний аналіз
- картографічний метод аналізу.

**Інформаційна база дослідження.** У роботі використано фахову літературу з проблеми дослідження, інформаційні ресурси мережі Інтернет, періодичні видання.

**Область застосування результатів роботи:** Результати дослідження можуть бути корисними під час організації велосипедних турів, для розвитку велосипедного туризму в Україні.

Структурно робота складається із вступу, трьох розділів, висновків, списку використаних джерел та додатків.

**ВЕЛОСИПЕДНИЙ ТУРИЗМ, ПЕРСПЕКТИВИ, ОРГАНІЗАЦІЙНО-ТЕХНІЧНЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ, ПРОПОЗИЦІЇ, СПОРТИВНИЙ ТУРИЗМ.**

## ЗМІСТ

<b>ВСТУП.....</b>	<b>6</b>
<b>РОЗДІЛ 1. НАУКОВІ ОСНОВИ ДОСЛІДЖЕННЯ ТА ОРГАНІЗАЦІЇ ВЕЛОСИПЕДНОГО ТУРИЗМУ.....</b>	<b>8</b>
1.1. Велосипедний туризм: місце в структурі спортивного туризму, сутність та фактори розвитку.....	8
1.2. Етапи створення велотуру та його особливості.....	15
1.3. Світовий досвід організації велосипедного туризму.....	24
<b>РОЗДІЛ 2. ДОСЛІДЖЕННЯ ВЕЛОСИПЕДНОГО ТУРИЗМУ В УКРАЇНІ.....</b>	<b>31</b>
2.1. Особливості організації велотуризму в Україні.....	31
2.2. Аналіз сучасних тенденцій розвитку велосипедного туризму в Україні.....	38
2.3. Особливості організаційно-технічного забезпечення.....	46
<b>РОЗДІЛ 3. ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ ВЕЛОСИПЕДНОГО ТУРИЗМУ В УКРАЇНІ ТА ПРОПОЗИЦІЇ.....</b>	<b>57</b>
3.1. Проблеми велосипедного туризму в Україні та шляхи їх вирішення.....	57
3.2. Пропозиції щодо розвитку велосипедного туризму в Україні.....	60
3.3. Розробка нового велосипедного екскурсійного туру.....	65
<b>ВИСНОВКИ.....</b>	<b>74</b>
<b>СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ.....</b>	<b>78</b>

## ВСТУП

**Актуальність дослідження.** На сьогоднішній день, в Україні активно розвивається туризм. Поряд із старими (традиційними) галузями швидкими темпами розвивається і нові галузі, про розвиток яких ще 10-15 років тому не йшла мова. Одним із таких видів є велосипедний туризм. Велосипедний туризм – це один із видів спортивного туризму, метою якого є подолання відстаней, різноманітних перешкод на велосипеді.

В Європі, де в першу чергу суспільство ставить в основу здоровий спосіб життя, цей вид туризму розвивається надзвичайно швидкими темпами. В регіоні мова йде про розвиток не лише цього виду туризму у вигляді планових екскурсій, але й про самодіяльний, коли люди здійснюють велосипедні прогулянки на природу самостійно (тури вихідного дня).

Останнім часом інтерес до активних видів туризму, в тому числі велосипедного, зростає. Проблеми організації велосипедного туризму висвітлювали в своїх працях такі науковці як В. Будзин, О. Дмитрук, Н. Жарська, І. Заседка, О. Конопляник, С. Лазор, В. Монастирський, П. Романів, Ю. Щур. У своїх публікаціях вони проводили аналіз сучасного стану та перспектив розвитку велосипедного туризму в окремих регіонах України, визначали його сильні та слабкі сторони, досліджували динаміку можливих змін, а також розглядали важливі питання маркування та прокладання велосипедних маршрутів.

Але в існуючих наукових досліджень не приділена достатня увага основним проблемам та перспективам розвитку велосипедного туризму в Україні, а тому виникла необхідність вивчення основних проблем та перспектив розвитку велосипедного туризму в Україні.

Таким чином, метою нашого дослідження є аналіз основних проблем та перспектив розвитку велосипедного туризму в Україні.

Для досягнення мети необхідно було вирішити такі завдання:

- визначити місце велосипедного туризму в структурі спортивного туризму, його сутність та фактори розвитку;
- охарактеризувати етапи створення велотуру та його особливості;
- дослідити світовий досвід велосипедного туризму;
- обґрунтувати особливості організації велотуризму в Україні;
- проаналізувати сучасні тенденції розвитку велосипедного туризму в Україні;
- охарактеризувати особливості організаційно-технічного забезпечення;
- визначити проблеми велосипедного туризму в Україні та шляхи їх вирішення;
- розробити пропозиції щодо розвитку велосипедного туризму в Україні;
- розробити новий велосипедний тур.

Таким чином було визначено об'єкт та предмет дослідження.

**Об'єкт дослідження:** велосипедний туризм.

**Предмет дослідження:** особливості велосипедного туризму в Україні, проблем та перспективи його розвитку.

Під час виконання дипломної роботи були використані наступні методи дослідження: загальнонаукові (аналіз і синтез, індукція, узагальнення, аналітичний, формалізація, класифікація, порівняльний) та конкретно-наукові (статистичний, історичний, економічний) та географічні методи (картографічний).

**Новизна дослідження:** розроблено та рекомендовано для впровадження в практику роботи туристичних організацій новий велосипедний маршрут.

**Практична значимість дослідження.** Результати дослідження можуть бути корисними під час організації велосипедних турів, для розвитку велосипедного туризму в Україні.

**Структура і обсяг дипломної роботи.** Дипломна робота складається зі вступу, трьох розділів, висновків, списку літератури та додатків.

## **РОЗДІЛ 1. НАУКОВІ ОСНОВИ ДОСЛІДЖЕННЯ ТА ОРГАНІЗАЦІЇ ВЕЛОСИПЕДНОГО ТУРИЗМУ**

### **1.1. Велосипедний туризм: місце в структурі спортивного туризму, сутність та фактори розвитку**

Останнім часом набуває популярності з метою відпочинку та оздоровлення організму велосипедний туризм. Його підвищення популярності свідчить про те, що в наш час сучасно модою є введення здорового способу життя, і тому, велосипедний туризм є одним з екологічних і корисних для фізичного чи психічного здоров'я громадян. Він манить до себе не лише швидкістю, свободою, алей й дуже унікальними екскурсіями, а також чудовим відпочинком в природних умовах.

Розглядаючи велосипедний туризм у системі класифікації туристично-рекреаційної діяльності. Необхідно зазначити, що він відіграє важливу роль серед існуючих видів спортивно-оздоровчого туризму, який характеризується як система видів туристичної галузі, коли туристи долають маршрут з обраним ним активним способом (Наприклад, можливістю комбінувати маршрутні походи), таким чином, можемо підсумувати, що здійснюють пересування по маршруту пішки чи з застосуванням екологічних транспортних засобів (а саме: велосипед, засоби повітроплавання).

Необхідно підкреслити, що якщо брати до уваги значну кількість факторів в процесі організації видів спортивно-оздоровчого туризму, то у ньому відбувається гармонійне поєднання спортивної та рекреаційно-пізнавальної складової, що з однієї сторони робить сегмент споживача різним, з іншої – збільшує географію DESTИНАЦІЙ.

Крім того, аналізуючи особливості велосипедного туризму, зазначимо, що у порівнянні з іншими видами туризму, він має значні переваги. Отже, в наукових джерелах представлено два поняття, а саме: велоподорозжі і спортивний велосипедний туризм. До основних відмінних ознак



велоподорожі від спортивного велосипедного туризму, орієнтованого на здобуття спортивних розрядів – відмові від ускладнення маршруту, поділу на категорії складності та поєднання спортивної складової подорожі із оглядом культурних та природних пам'яток [15].

Крім того, маршрути велотуризму у більшості випадків поєднується з пішохідними, але, наприклад, подорожуючи на велосипеді турист має можливість проїхати більшу відстань та встигнути ознайомитись з великою кількістю цікавих місць. Як відомо, велосипедом можна проїхати скрізь, де може пройти пішохід, а там де трапляються перепони, щоб проїхати, то велосипед можна провести або перенести на руках.

Відповідно до вищезазначеного, стає зрозумілим, що географія велотуризму має подібні риси з географією пішохідного туризму. Але також, важливо підкреслити, що більшість маршрутів вело подорожей часто знаходяться по автомобільних дорогах, що потребує від туристів, які обрали вело подорож спеціальної підготовки до неї (наприклад, знати основні правила дорожнього руху, дорожньої та придорожньої інфраструктури).

У наукових працях таких вчених як, О. Бейдика, М. Боруцака, В. Кифяка, О. Любіцевої, М. Мальської розглянуто проблеми геопросторової організації туризму, організації туристичної діяльності.

Крім того, в наукових дослідження вчених, Ю. Грабовського, В. Дехтяра, О. Дмитрука, О. Скалія, Т. Скалія, Ю. Щура результати яких були опубліковані в публікаціях охарактеризовано теоретичні та прикладні аспекти поняттєво-термінологічного апарату спортивно-оздоровчого туризму, способів і методичного забезпечення організації окремих його видів.

А дослідниками С. Кобзовою, Л. Заневською вивчалися основні аспекти розробки регіональних туристичних маршрутів і моделювання системи інформаційного забезпечення рекреаційно-туристських заходів [33; 39].

Таким чином, проаналізувавши наукові погляди вчених, які описували проблемні питання щодо організації спортивно-оздоровчого туризму в

Україні та регіонах, можна зробити висновок, що природний і ресурсний та історико-культурний потенціал в наш час застосовується на низькому рівні з метою реалізації велосипедного туризму.

В науковій літературі представлено декілька трактувань велотуризму. Тому вважаємо за необхідним детально розглянути змістовне наповнення найбільш важливіших серед них. Вивчаючи Енциклопедію туризму, можна зустріти наступне визначення вело туризму, а саме, це один з видів туризму, в якому велосипед є основним або єдиним засобом для пересування [56].

А в наукових працях дослідника А. Дуровича, було визначено, що велосипедний туризм характеризується як туристські подорожі в різному природному просторі, які здійснюються на велосипеді» [25, с. 45]. Розглянувши туристичний термінологічний словник, який був написаний вченим І. Зоріна, зауважимо, що в нього велосипедний туризм розглядається як спортивний вид туризму, що обумовлює відповідні фізичні навантаження з застосуванням велосипеду метою пересування переважно на територіях з неповторним ландшафтом та збереження екологічності [28, с. 37]. А наприклад, досліджуючи «Торгово-економічний словник» за редакцією С. Бабуріна було запропоноване наступне трактування досліджуваного поняття: велосипедний туризм – це певний вид туристської подорожі, яка базується на пересуванні по конкретному маршруту на велосипеді і реалізується індивідуумом в рекреаційних та спортивних цілях [4, с. 132].

З точки зору вченого І. Пірожника, велосипедний туризм розглядається як форма подорожей за певними маршрутами, для яких характерним є невисокий категорій складності, у більшості випадків природному середовищі, який мало змінюється, з використанням велосипеда як основного засобу для пересування [44, с. 39]. Відповідно до наукових поглядів вченого У. Шлеплера, велосипедний туризм описується як туризм з реалізацією активної подорожі з застосуванням велосипеда [54; с. 112].

Таким чином, розглянувши вище зазначені визначення з позиції вчених, можемо зробити висновок, що для них всіх були подібні ознаки:

застосування велосипеда як головного засобу для пересування, постійне знаходження на відкритому просторі та підвищені фізичних навантажень. Але, необхідно зазначити, що інші вчені не погоджуються з попередніми науковцями, щодо того, що велотуризм може розвиватися на територіях з неповторними природними умовами та ресурсами.

На основі представленого аналізу, вважаємо за необхідним запропонувати авторське визначення велосипедного туризму. Отже, велосипедний туризм – це певний вид туризму, що характеризується застосуванням велосипеда як головного засобу для пересування, що реалізується у різних природних умовах та описується активним способом пересування по маршруту з витратою фізичних сил туриста. У зв'язку з тим, що складовою оздоровчого туризму є велосипедний туризм, тому досягнення спортивних результатів не є основним завданням, тому він може бути більш масовим та доступним для різних громадян [2, с. 18].

Особливістю сучасного велосипедного туризму є включення громадян до корисного та раціонального організації та реалізації дозвілля, сприяння оптимального застосування туристичних ресурсів, турбота про безпекову сферу туристів, захист їх прав, інтересів та майна [1, с. 117].

Визначено, до основної мети велотуризму включено: удосконалення самопочуття, медичних та фізіологічних даних за допомогою зміни форм діяльності, дозування рухів, раціонального харчування; збільшення загальної і спеціальної фізичної підготовки; розвиток витривалості та спритності, сили; формування практичних навичок щодо вирішення перешкод; оволодіння уміннями та технікою з метою пересування на велосипеді; збільшення продуктивних знань з наступних навчальних дисциплін: краєзнавства, географії, історії, етнографії і культури; оволодіння теоретичними засадами організації та реалізації велосипедних турів, створення маршрутів, планування роботи туристичних груп; набуття практичного досвіду, пов'язаного з участю у велосипедних походах [3, с. 63.].

Останнім часом підвищився інтерес громадян до активних видів туризму, до яких насамперед належить: вітрильний, водний, гірський, кінний, спелеотуризм та інші. Але найбільш популярним в наш час стає велосипедний туризм. На основі проведених досліджень, експерти зробили висновок, що велосипедний туризм на сучасному ринку туристичної сфери може стати одним із перспективних напрямків, тому що для нього властиве деякі позитивні риси, які відділяють його від інших видів. має Тому необхідно приділити цьому увагу, перш за все, для туриста даний варіант організації дозвілля складається з великої кількості компонентів, у зв'язку з тим, що він дає можливість реалізувати когнітивні потреби, і удосконалити фізичну форму. Крім того, велотуризм є простим, недорогим і результативним способом виконувати поїздки по державі або за її межами.

Також створені велосипедні маршрути, як правило, не вимагають великих фінансових витрат, а також відповідної професійної підготовки. Отже, велосипедний туризм розглядається, як екологічно чистий вид туризму, який не робить ніякої шкоди навколишньому довкіллі і не веде до створення шумів та вібрацій. Наступною перевагою є те, що з позиції медичної науки, що саме поїздки на велосипеді найкраще допомагають тренувати вестибулярний апарат, що реалізує відповідну координацію ходи і рівноваги.

Крім того, позитивним аспектом є те, що велосипедний туризм відноситься до одного з видів туризму, який може реалізовуватися у різний сезон. А також, для велотуризму немає таких місць, і заборон, до яких не можна було дістатися. Саме сучасний вело туризм відповідає всюдихідності і мобільності [32, с. 86].

Вчений А. Дурович у своїх наукових дослідження пропонує виділяти наступні ознаки велосипедного туризму, а саме: бажання учасників до дотримання здорового способу за допомогою реалізації активної рухової діяльності, схильність до різного роду незручностей, які можуть бути не постійними, пристрасть до зміни місць, вивчення карти та порівняння

ландшафтів, отримання позитивних емоцій від зайняття фізичними навантаженнями в процесі руху, пізнання навколишнього світу за рахунок власних відчуттів. Але також важливо зазначити, що для вело туризму є деякі обмеження, а саме: здоров'я, вік, навички [25].

Як зазначає вчений У. Шлеплер, що велотуризму властиві на ступні особливості: рух із використанням фізичних сил; рекреаційна мета; пересування за межами населеного пункту; тривалість шляху ( 15 км) [55, с. 48].

Дуже важливим напрямком активного туризму належить спортивний велосипедний туризм. Велосипедні подорожі у місцях, які є важкодоступними часто пов'язані з ризиком, особливо в зимову пору року, адже будь-які незначні події або легкі захворювання, повністю безпечні поблизу великих міст, можуть представляти серйозну загрозу в місцях, які віддалені від цивілізації.

В наш час, у деяких регіонах активно розвивається пригодницький туризм. Значна кількість туристичних фірм здійснюють організацію велосипедних турів по екзотичних і важкодоступних областях (наприклад, гори, пустелі, тропічні ліси). Зазначимо, за групою туристів їде автобус, з метою страхівки. У зв'язку з тим, що туристів може з'явитися втома або погіршиться погода [13, с. 34].

Туризм розглядається як багатогранний процес, на який здійснюють вплив різні чинники. Щоб включити їх всі, потрібно визначити і систематизувати конкретні види туризму. Для цього вони їх прийнято класифікувати, що в подальшому сприятиме окресленню можливості окремих видів туризму, брати до уваги бажання сучасних туристів, удосконалити організаційні структури управління туризмом, а також створити програми роботи та контроль над туристичної сфери, у зв'язку з цим кожен окремий вид туризму потребує ресурсів і сучасної інфраструктури [6]. Таким чином, у науковій літературі прийнято класифікувати велотуризм

за декількома критеріями. У більшості випадків його розмежовують за спрямуванням:

Традиційний велотуризм, включає в себе поїздки на велосипеді в середньому або повільному темпі, який триває кілька днів, із незначним навантаженням на велосипед. Маршрут може бути будь-якої довжини і може реалізовуватися будь де.

Для агресивного вело туризму характерні одно- чи багатоденні поїздки з невеликим багажем в швидкому темпі по всіх існуючих видах доріг. Основний акцент робиться на проходження важких ділянок швидкими темпами, проїзд по шосе і бездоріжжю на швидкому темпі. При цьому зупинки, зазвичай, є короткими. До даного виду туризму входять двох- і триденні поїздки без багажу з проживанням в котеджах. Саме агресивний велосипедний туризм є наймолодшим з усіх видів велоспорту [39, с. 42].

Спортивний велотуризм описується як багатоденні поїздки на велосипеді в автономному режимі з значним обсягом багажу, проведення змагань з велоспорту. Основний акцент робиться на складності траси, до якої входять подолання прохідних доріг, лісових стежок, доріг без асфальтового покриття і багато іншого, які важко пройти. Вагому роль мають віддаленість району від великих міст, незаймані куточки природи, інші погодні умови, європейські країни [8].

А поїздки на велосипеді на далекі відстані по країні і за її межі; відвідування природних і суспільно-історичних об'єктів називають як спортивно-пізнавальний туризм. До екскурсії на велосипедах входять вечірні велосипедні прогулянки і походи на природу у вихідні дні. Агітаційні і патріотичні велопоходи в наш час є рідкістю [14, с. 67].

Систематизація велотуризму на основі мотивації до реалізації поїздок дає можливість створювати і організовувати нові види туризму. Індивідуальний підхід до класифікації є необхідним. Основним складовим даного процесу є потреби людини, які заохочують шукати способи їх

задоволення. Інші компоненти розвитку туристичної послуги мало здійснюють вплив на вибір типу подорожі.

Таким чином, в процесі проведеного дослідження було визначено, що велотуризм – це певний вид активного туризму, для якого властивим є застосування велосипеда в якості головного засобу для пересування, та реалізується в різних природних умовах і визначається активним способом пересування по маршруту з використанням фізичних сил туриста. Особливістю велосипедного туризму є залучення громадян до корисного та раціонального проведення дозвілля, удосконалення самопочуття, відновлення сил, поліпшення медичних та фізіологічних показників за рахунок зміни форм діяльності, дозування рухів, правильного і здорового харчування, усунення емоційно-стресових станів.

До головних ознак велосипедного туризму належить: потяг до зміни місць, готовність незручностей, які є нетривалими, бажання до ведення здорового способу життя. Туризм характеризується як багатогранний процес, на які здійснюють вплив різні чинники, щоб додати їх всі, потрібно визначити і структурувати відповідні види туризму. Отже, визначено, що велотуризм прийнято класифікувати за такими критеріями, як: вид, темп, тривалість, складність маршруту і мотивацію до подорожі. Структурування різноманітних видів велотуризму в рамках відповідної класифікації дає можливість розробляти і пропонувати на ринок такий туристичний продукт, який найкраще буде задовольняти потреби та інтереси споживачів, підвищуючи на основі цього його конкурентоспроможність.

## **1.2. Етапи створення велотуру та його особливості**

Першим етапом створення туристичної продукції, яка загалом базується та визначається результатом маркетингового дослідження потреб ринку туризму і пропозицій основних конкурентів на локальному ринку є турпроекування [7, с. 58 ].

В процесі здійснення проєктування нового турпродукту у велотуризмі потрібно виділити такі елементи: проміжні та кінцеві цілі (сюди входить, мета розробки нового турпродукту); основні задачі, вирішення яких сприятиме реалізації окреслених цілей (тобто, конкретні дії, які необхідні під час розробки нового турпродукту); головні способи та засоби вирішення визначених задач (чіткі етапи та технології дій, які необхідно здійснити під час проєктування нового турпродукту та які саме ресурси для цього необхідні); виділити необхідні ресурси, способи їх розмежування та їх джерела.

Загалом створення турпродукту може здійснюватися з наступною метою: досягнення переваг над існуючими конкурентами; розробка виходів на нові ринки; отримання доходів на високому рівні; підвищення уваги споживачів до організації та інші [9, с. 36]. Таким чином, розробка нового турпродукту у велосипедному туризмі відбувається на основі таких етапів (рис. 1.1):

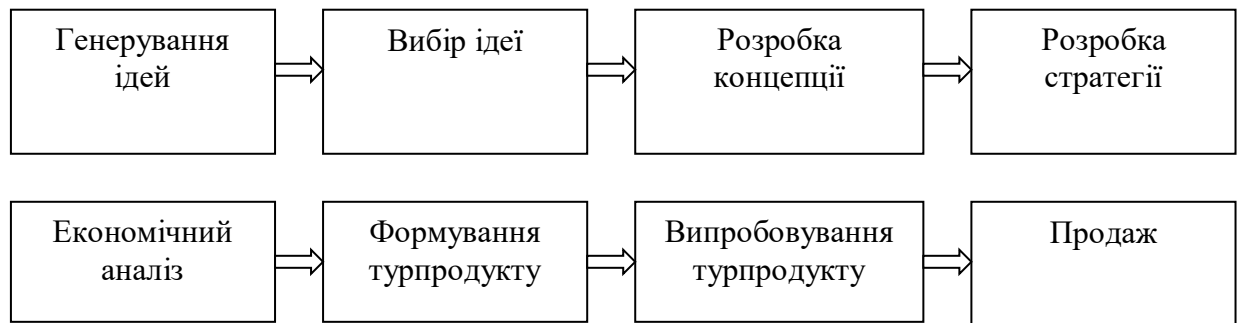


Рис. 1.1. Етапи розробки тур продукту

1. Формування ідей про туристичний продукт, його якісно-кількісні характеристики. Дане завдання туристичне підприємство має здійснювати постійно, у зв'язку з тим, що переваги та прихильності, а також сучасна мода на турпоїздки часто дуже швидко зазнає змін. Д основних джерел ідеї щодо створення нових тур продуктів належать:

- внутрішні, тобто це фахівці, які здійснюють продаж, керівництво туристичної фірми, персонал відділів збуту, маркетингу;



- зовнішні, включають в себе потенційних і реальних споживачів, постачальників, конкурентів.

До ключових методів, за допомогою яких реалізується розробка нових ідей, необхідно виділити: мозковий штурм, конференція ідей, контрольні запитання, морфологічний аналіз, застосування словесних асоціацій.

2. Здійснення вибору ідеї для туристичного продукту, тому з цією метою прийнято реалізовувати:

- чек-листи, які виділяють, які саме ризики можуть виникнути під час розробки туристичного продукту (наприклад, ризик технологічний, невідповідності ринку, ризик витрат та збуту тощо);

- метод оцінної шкали – ідеї оцінюються зважуванням головних факторів, а результати оцінювання подаються у табличній або графічній формі.

3. Перевірка та створення концепції туристичного продукту, яка розглядається як письмовий опис його властивостей, які сприймаються споживачем, і список переваг, котрі він обіцяє певній категорії споживачів. Йдеться мова про вибір конкретної програми, маршруту, списку і класності послуг, строку подорожі та інше [28, с. 117].

Таким важливо зазначити, що концепція туристичного продукту необхідна:

- директорам туристичних фірм, у зв'язку з тим, що вона характеризує бажане позиціонування туристичного продукту і підкреслює характер ресурсів, які необхідно виділити з метою отримання необхідного результату;

- маркетинговому відділу, адже дана концепція включає в себе опис переваг нового туристичного продукту, що отримає споживач, інформацію про які маркетингові та рекламні відділи мають довести до ринку.

4. Формування стратегій маркетингу нового турпродукту, яка створена на його концепції та до якого входять: визначення цільового ринку відповідного продукту; позиціонування туристичного продукту; показники обсягу продажу, доходів, сегменту ринку, які були заплановані на перші

декілька років; канали розподілу, цінова політика, бюджет маркетингу на один рік та опис стратегій маркетингу відповідно до окремого елементу комплексу маркетингу [3].

5. Економічний аналіз, розробка нового турпродукту базується на обраній концепції та стратегії маркетингу та прогнозує оцінку: можливого об'єму продажів турпродукту; витрат; доходів; ризиків.

6. Формування турпродукту в його остаточному вигляді.

7. Випробовування турпродукту в різних ринкових умовах. Проводиться перший пробний продаж на ринку нового виготовленого турпродукту, що дає можливість визначити відношення до нього покупців послуг, виявити та прибрати його недоліки. Часу, за який здійснюють перший пробний продаж, повинно бути досить для того, аби з'ясувати коефіцієнт повторних купівель і за допомогою цього спрогнозувати об'єм продажів.

8. Комерціалізація туристичного продукту [29, с.7].

Сервісне забезпечення велосипедного туру здійснюється за допомогою надання туристичних послуг.

Проаналізувавши наукові погляди вченого Н. Кабушкіна, необхідно зазначити, що цей науковець розглядає туристичну послугу, як результат роботи туристичної фірми стосовно задоволення конкретних потреб туристів. Діяльність туристичного підприємства полягає у організації всієї подорожі. [30, с. 129].

Специфіка сервісного забезпечення велосипедного туризму базується на тому, що послуги, які надаються туристам, є невідчутними, неподільними та дуже мінливими. Крім того, важливо зазначити, що зазвичай велосипедний туризм є, як правило, некомерційним та соціально-спрямованим, тому послуги у ньому надаються по собівартості або з низькою ціною.

У структурі сервісного забезпечення велосипедного туру прийнято виділяти основні і додаткові послуги (табл. 1.1).

**Основні та додаткові послуги у велотуризмі**

<b>Основні послуги</b>	послуги по організації перевезення
	Розміщення
	харчування туристів
<b>Додаткові послуги</b>	послуги по організації екскурсій
	послуги по страхуванню туристів
	послуги гідів-перекладачів
	послуги з прокату
	Торговельні послуги

Розглянемо більш детально ці види послуг.

Важливою послугою є харчування, яку отримують туристи під час проходження велотуру і може входити в тур цілком або частково (наприклад, лише сніданок).

В процесі організації туру велотурист може самостійно підібрати для себе найкращі варіанти послуг із харчування. До яких належать: оплачене харчування, харчування із оплатою на місці розташування табору; самообслуговування – велотуристи займаються самостійним приготуванням обіду або відвідують інші заклади харчування.

Схема харчування туристів залежить від виду туру, категорії туристів, співвідношення місць розміщення і місць харчування та багатьох інших чинників. Система харчування вказується у договорі.

Так як існують різні види турів, категорії туристів та місця для харчування, то відповідно до цього розроблюється відповідна схема харчування, зафіксована у договорі.

Часто велотури бувають з ночівлею. У такому випадку на місцях зупинок туристам може бути запропонований сніданок «шведський стіл» із широким вибором страв. Також у престижних готелях є можливість зробити

замовлення з кафе чи ресторану, а в тих, де є кухонне приміщення, можна готувати їжу індивідуально.

Існують схеми «напівпансіон» і «повний пансіон». У напівпансіоні турист може приходити на обід та вечерю, в другому три або чотириразовим харчуванням.

Якщо це спортивний похід, то зазвичай готування їжі відбувається самостійно з власних запасів.

Якщо туристи обирають дешевий велосипедний тур, то відповідно обслуговуються у кафетеріях та їдальнях. Дорожчі тури можуть передбачати харчування у ресторанах. Групові подорожі використовують пансіон та напівпансіон. Самостійні туристи наперед сплачують лише сніданок.

Про харчування туристів організатори домовляються з мотелями, готелями, кемпінгами, ресторанами та їдальнями. Якщо є проблеми у забезпеченні їжею усіх осіб, то в таких випадках можна звернутись до інших господарств ресторанного типу поблизу.

Між туристичною фірмою та організаціями ресторанного господарства укладається договір, де вказано період часу харчування, умови обслуговування, вартість раціону, як відбуватиметься розрахунок. За п'ять днів до початку обслуговування туристичними фірмами подаються графіки перебування туристів із зазначенням усіх необхідних даних.

Туристична група до закладу має прийти вчасно. При зміні часу прибуття групи на місце, керівник групи обов'язково повідомляє про це адміністрацію закладу харчування за дві години до прибуття. Порухення умов завчасного прибуття на місце тягне за собою певну відповідальність, а саме відшкодування витрат вартості готової продукції та додаткові витрати за простій часу.

Велотуристи, що подорожують групами, мають можливість відвідувати розважальні заходи, тому в таких випадках вони домовляються про організацію харчування до заходу. Якщо у складі групи є особи, які

дотримуються дієти, раціон погоджується заздалегідь. Додаткові продукти туристи оплачують за власний кошт.

Столи сервіруються відповідно заздалегідь складеного меню сніданків, обідів та вечерь. На сніданок до столу подають мінеральну та фруктову води, соки, хліб, джем, мед, молочні продукти та холодні закуски, до обіду і вечері – прохолодні напої, холодні закуски, хліб, солодкі страви (крім морозива). Коли відвідувачі цілком заповнили зал або його частину подають гарячі страви і напої.

Для харчування туристів за межами міста обов'язковим є дорожній набір, до складу якого входять продукти довгострокового зберігання та запаси води. Зважати слід на побажання учасників групи. Ціна дорожнього набору має відповідати ціні обраного типу харчування.

Одними з важливих послуг у туризмі є послуги розміщення. Вони завжди є необхідними під час багатоденного туру [33].

Засобом розміщення може стати об'єкт, який постійно чи періодично пропонує місця для ночівлі.

Типологія готельних підприємств, поширених у практиці для розміщення велотуристів така:

- Готель економічного класу. Заклад малої або середньої місткості (до 150 і більше місць). Має розташування поблизу магістралей. Характерні особливості – просте і швидке обслуговування, обмежений набір послуг.

- Мотель. Прості одноповерхові або двоповерхові будівлі, які знаходяться поза міською забудовою, в передмісті, уздовж шосейних доріг. Є малими або середніми підприємствами. Характерні особливості – середній рівень обслуговування при малій кількості персоналу.

- Кемпінг. Найпоширеніший варіант розміщення у велотуризмі. Це табір, що може бути розташований у заміській зоні. Пропонуються місця для ночівлі, найчастіше в наметах чи літніх будиночках, обладнаних кухнями індивідуального приготування їжі і елементарними зручностями.

- Хостел. Заклад з простим стандартним і обмеженим спектром послуг.

- Гостинний двір. Заклад, що пропонує спрощений стандарт обслуговування, меншою кількістю номерів, відсутністю ряду громадських приміщень для зустрічей та перебування гостей (холів, вестибюлів, віталень).

- Ботель. Невеликий готель на воді, споруджений і обладнаний на судні. Може бути використаний під час тематичних велотурів [38].

Послуги з організації перевезень у велосипедному туризмі надаються у випадку, коли туристів потрібно доставити від точки їх збору до точки початку маршруту.

Операції трансферу туристів поділяються на:

а) від точки прибуття в початковий пункт туру (вокзал, порт, пристань) до точки їх збору (тимчасового проживання в закладах розміщення, початкової точки маршруту);

б) назад з кінцевого пункту маршруту до точки їх вибуття з туру;

Екскурсійне забезпечення у спортивному велотуризмі є необов'язковим. Проте, задля більшої зацікавленості у велосипедному турі часто застосовується екскурсійний супровід.

Екскурсійна діяльність – діяльність з організації ознайомлення туристів з визначними місцями у місці їх тимчасового перебування.

Екскурсії обумовлені певними закономірностями, такими як цілеспрямованість, емоційність, відповідність тематиці тощо. Кваліфікований екскурсовод скеровує аудиторію на ознайомлення з цікавими об'єктами, пам'ятними та історичними місцями. Екскурсія являє собою комплекс туристичних послуг у велотуризмі [53].

У велосипедному туризмі екскурсії поділяють на оглядову, тематичну та навчальну.

Оглядова екскурсія, частіше за все, включає в себе багато тем історичного та сучасного спрямування. Базується на показі різних пам'яток – історичних, культурних, архітектурних та природних об'єктів, місць відомих подій і т. ін. Таким чином, оглядові екскурсії знайомлять екскурсантів із загальними відомостями про місто, район, країну загалом.

Тематичні екскурсії поділяються на історичні (історико-краєзнавчі), археологічні, етнографічні, воєнно-історичні, історико-біографічні, екскурсії до історичних музеїв, промислові, природничі та екологічні, мистецтвознавчі, літературні, архітектурно-містобудівні.

Навчальні екскурсії є видом навчально-методичної роботи з різними групами туристів. Для них проводяться екскурсії-консультації, екскурсії-демонстрування, екскурсії-уроки, наукові екскурсії для спеціальної публіки.

Туристичний провідник займається супроводом групи, проводить екскурсії, слідкує за безпекою, допомагає учасникам туру. Діяльність з туристичного супроводу має економічне підґрунтя, окрім громадського

змісту. Усі учасники екскурсії чи походу послуговуються різними благами. Екскурсоводи пропонують скористатися пропозиціями місцевої інфраструктури, це водночас поповнює бюджет певної місцевості та районів, і підвищує попит на турпослуги.

До важливих форм обслуговування туристів у велотурах належать також послуги гідів. Вони наймаються керівниками туристичного заходу. Гіди частіше за все здійснюють супровід подорожуючих.

Перед гідом ставляться такі задачі: забезпечити учасникам туру відпочинок у тому об'ємі, який відповідає характеру туру; спостерігати за тим, щоб усі послуги у велотурі надавалися якісно; представлення організатора відпочинку перед контрагентами, які надають послуги під час туристичного заходу.

У велосипедному туризмі може надаватися комплекс страхових послуг, що включає в себе різні варіанти страхування майна учасників туристичного руху. Страхові послуги зазвичай надаються комплексно та включають в себе відшкодування на лікування, ліквідацію наслідків від нещасних випадків та втрати особистого багажу. Страхуванням також надається відшкодування збитків, заподіяних стихійними лихами та іншими непередбачуваними факторами [33, с. 39].

Торговельні послуги у велотуризмі мають на меті продаж товарів продовольчої групи, туристичного спорядження та одягу, сувенірних виробів, рекламних буклетів та інших товарів, якими можуть скористатися туристи.

Важливими під час організації велотуру є послуги з ремонту й прокату транспортних засобів (велосипедів) та туристичного реманенту взуття, наметів, тощо.

Таким чином, сервісне забезпечення велотуризму здійснюється за рахунок надання туристичних послуг. Специфіка сервісного забезпечення велосипедного туризму є те, що послуги є невідчутними, неподільними та мінливими. Також необхідно брати до уваги, що велосипедний туризм є, як правило, некомерційним та соціально-орієнтованим, тому послуги у ньому надаються по собівартості або за низьку оцінку. Їх прийнято поділяти на основні та додаткові, до яких входять: послуги харчування, розміщення, екскурсійного супроводу, прокату велотуристичного спорядження тощо.

### **1.3. Світовий досвід велосипедного туризму**

В світі безліч невідомих куточків які можна відвідати завдяки велосипеду, а також насолодитися чудовою природою завдяки цьому виду транспорту. Велосипедні подорожі надзвичайно популярні у світі, що пояснюється їхніми незаперечними перевагами перед іншими видами активного відпочинку. Завдяки таким місцям, які ми зараз розглянемо, ви зрозумієте, що подорожувати просто, варто тільки захотіти.

Велотури по Європі звичайно обирають тільки досвідчені велосипедисти упевненні у своїх силах, оскільки відстані, які доводиться проходити досить великі – від 300км. Такі велосипедні тури носять переважно тематичний характер, це може бути, тур по замках Чехії, по



центрах виноробства Франції, велоподорож слідами великих полководців або столицями європейських держав.

Основними центрами велотуризму в Європі є: Австрія, Франція, Німеччина, Нідерланди, Англія, Швейцарія.

Австрія: Велосипед, свіже повітря і неймовірні краєвиди альпійських гір навкруг – це байкінг в Австрії. В Австрії існують маршрути для всіх рівнів складності. Що свідчить про розвиток велоіндустрії. Велосипедні тури в окремих регіонах також різноманітні як і ландшафт. Тури ведуть через гарно розвинену дорожню мережу у всіх напрямках і гарантують велике різноманіття, коли ви знаходитесь на велосипеді. Велосипедний регіон Вельс – це район велосипедних доріг, який спеціалізується на велоспорті. Тут проводять найкрасивіші туристичні тури в околицях разом з місцевими жителями кілька днів на тиждень. Регіон відомий як провідний велосипедний центр, пропонує безліч доріг з низьким рівнем руху [60].

Австрія піклується про велотуристів, а тому проводить активну політику у сфері розвитку і підтримки велотуризму. Усі регіональні потяги і потяги довгого напрямку приймають туристів з велосипедами. Для потягу необхідно придбати окремий квиток для перевезення велосипеда.

Також Австрійський закон встановлює певні вимоги до оснащення велосипедів: два автономних гальма, яскраві фари, як передні так і задні, жовті відбивачі на педалях, один відбивач на спині і на кожному колесі.

Велосипедні тури по Франції, завдяки великій кількості культурних цінностей і зміні природних пейзажів з кожним роком стають все популярніше. Подорожувати Францією на велосипеді – це можливість взяти участь у комбінованих турах, відвідати сирні ферми, виноградники й замки, гірську місцевість. Мережа велосипедних зелених доріжок та інших велосипедних маршрутів у Франції дозволяє слідувати існуючому маршруту або комбінувати декілька з них, щоб створити свій маршрут, що відображається на карті. Всі офіційні велосипедні маршрути, представлені на

сайті France Velo Tourisme. Створенні для безпечного і більш легкого катання [59].

В Німеччині обожають пересуватись на велосипеді. Згідно даним Загальнонімецького велосипедного клубу (ADCF), в 2017 році частка німецьких подорожуючих збільшилась на 16% і досягнуло 5.2 млн. чол. [15].

Велосипедні доріжки позначаються круглим дорожнім знаком із зображенням контуру байка білого кольору. Дорожні покриття велодоріжок в Німеччині зазвичай пофарбовані у бардовий колір. Від основної проїзної частини доріжки для байків відокремлюють смугою, газонами або бордюрами. У Німеччині є багато велосипедних маршрутів на великі відстані, зараз їх 200 які охоплюють більшу частину країни та позначені, їх можна знайти на інтерактивній карті сайтів німецького туризму. Німеччина перейняла досвід Нідерландів та Данії і створили нові стандарти для створення кемпінгів. Більшість з них добре обладнанні, а ціни змінюються від пропонованих послуг [58].

Сьогодні в країні більше 10% всіх щоденних поїздок відбувається на велосипеді. Вихідною точкою «педальної революції» в Німеччині став зважений і продуманий «Національний план розвитку велосипедного транспорту на 2002-2012 роки» федерального уряду. На основі цього плану, сьогодні в Німеччині створено мережу велодоріг, так звана D-Netz, яка складається з трансрегіональних велодоріг далекого прямування загальної довжиною 10 200 км. Вона охоплює територію всієї федерації, від Альп до узбережжя, від Рейнського маршруту (Rheinroute) до велосипедної дороги Одер-Нейсе, що означає значну популяризацію велотуризму. З особливостей німецького велоруку можна відзначити зацікавленість саме молоді та туристів доступністю обладнання, оскільки прямо на вулицях міст існують автоматичні велопрокати, які дають можливість в будь-який час доби отримати у користування велосипед за допомогою пластикової карти та мобільного додатку, який вираховує час користування та підсумкову вартість. Захоплює цей вид оренди обладнання максимальним комфортом

для користувачів та безпекою для власників, оскільки у велосипеди вмонтовано чіпи, які визначають місце знаходження транспорту та дозволяють контролювати пересування користувача. До того ж, у мобільному додатку можна знайти всю інформацію про клієнта, який користується послугою

Нідерланди: Відомі своєю різноманітною велосипедною інфраструктурою. Більше 30 тис. км безпечних велодоріжок і трас, досконалі дорожні знаки і неймовірна увага та повага до велосипедистів.

Найбільш популярними туристичними маршрутами є: А). Північна морська велодорога: Гаага – Зандворт. Вся північна морська велодорога має протяжність 600 км. Б). Амстердамський ліс. Він більший в тричі за Центральний парк в НьюЙорці. Тут більше 50 км плоских, широких і призначених для велосипедистів доріг. В) Вурден – Гауда. Комбінування велотуризму з гастрономічним. Відвідання молочних ферм із вироблення сиру. Швейцарія: Кожен куток Швейцарії створений для байкінгу.

Для всіх прихильників гірського байкінгу, Швейцарія – рай. Відвідання регіону Юнгфрау, відомий серед лижників, скелелазів і велосипедистів. Гросе – Шайдегг – один з найкрасивіших перевалів, який можна підкорити велосипедом, знаходиться на висоті 1962м. Роторн – Церматт – нескладний маршрут протяжністю 12 км без набору висоти, але зі спуском до Церматту.

Загальна довжина веломаршрутів по країні 3300 км [58]. Велосипеди як правило можна взяти на прокат на залізничних вокзалах, або у спеціальних центрах з прокату велосипедів, взяти в одному місці повернути в іншому. Усі маршрути мають чітку і зрозумілу систему позначень. Велосипедні маршрути Швейцарії мають особливості майже всі проходять окремо від автомобільних доріг, що знижує ризики дорожньо-транспортних пригод.

В Азіатському регіоні існує безліч ресурсів та надзвичайних місцевостей з розвиненою інфраструктурою. Звичайно вони досить відрізняються від Європейських, але не є менш цікавими для велотуристів.

Найбільш цікаві маршрути за технічною оснащеністю та популярністю які зацікавлюють туристів.

Китай: The Friendship Highway. Цей маршрут для любителів високогірних видів, 800-кілометровий маршрут від тибетського міста Лхаса до непальської кордону. Хоча це безумовно не найвищий шлях над рівнем моря. Висота над рівнем моря досягає 5220 м, а з перевалу Гьяцо Ла в ясну погоду відкривається вид на Еверест. Чи варто говорити, що така подорож під силу тільки людям підготовленим. Умови поїздки відносяться до підвищеної категорії складності, а відстань між містами вимагає ретельного планування поїздки. Туристів чекають дивовижні релігійні та культурні відкриття в Лхаса і Гьянці і озеро Ямдрок Юмцо, чії бірюзові води будуть сяяти в долині внизу. Крім того, маршрут закінчується, можливо, найдовшим у світі спуском з перепадом висот в 3500 метрів і з численними крутими поворотами.

Про Австралію можна сказати, що велосипед – чудовий засіб поєднувати приємне з корисним: бути ближче до природи і покращити свій фізичний стан. Тим більше, що дороги в Австралії чудово пристосовані для велосипедистів: і в містах, і на швидкісних трасах, для них виділені спеціальні смуги. Найвідоміший із вело маршрутів Австралії – це шлях, який починається в багатолюдному місті материка Сідней. Продовжується подорож через Мельбурн, Джелонг і Аделаїду. Такий маршрут дозволить побачити багато цікавих і незвичайних місць континенту: Велику океанську дорогу, Великий Вододільний хребет, рівнину Налларбор, що є південною частиною пустелі Вікторія, ліси з твердолистих чагарників і гігантських евкаліптів. По мірі того, як тенденції приходять у повсякденне життя, і це дуже помітно в наші дні, більше у міській місцевості, велосипед продовжує виглядати як найбільш ефективний, практичний та надійний засіб пересування містом. Багато міст беруть до уваги це і будуючи інфраструктуру та розширюючи можливості пристосування велосипеда, як повсякденного виду транспорту тим самим покращуючи рух містом.

Щоб відслідкувати зусилля та ініціативи розвитку велосипедного життя, які здійснюються по всьому світу, у місті Копенгагені була відкрита компанія, яка займається вивченням розвитку велотуризму у світових місцях. Вони розробили індекс. Розраховується даний рейтинг на підставі факторів, включаючи такі: Параметри вуличного ландшафту (0-4 бали) 1. Велосипедна Інфраструктура. Більш високі оцінки присуджують для міст, користувачі велосипедів яких користуються високим рівнем захисту і розділеної велосипедної інфраструктури, на високоякісні мережі, які повинні охоплювати більшу частину міста.

У багатьох країнах світу велосипед – це найпопулярніший засіб пересування. Там прийнято піклуватися про навколишнє середовище і про власне життя. Велосипед в мегаполісі відмінний засіб пересування який дозволить уникнути пробок, попідкуватись про стан здоров'я, заощадити кошти.

На сьогоднішній день активний відпочинок посідає одне з лідируючих місць у світі за метою туризму. Як ми бачимо, велотуризм прогресує по всьому світу, що в свою чергу підкреслює необхідність створення веломаршруту європейського рівня в Україні.

## **Висновок до розділу 1**

Отже, велотуризм – це вид активного туризму, який характеризується використанням велосипеда в якості основного засобу пересування, здійснюється в різних природних умовах і характеризується активним способом пересування по маршруту з використанням фізичних сил туриста. Основний пріоритет велосипедного туризму – залучення людей до корисного та раціонального проведення дозвілля, поліпшення самопочуття, відновлення сил, покращення медичних та фізіологічних даних шляхом зміни форм діяльності, дозування рухів, раціонального харчування, усунення нервових навантажень.

У багатьох країнах світу велосипед – це найпопулярніший засіб пересування. Там прийнято піклуватися про навколишнє середовище і про власне життя. Основними центрами велотуризму в Європі є: Австрія, Франція, Німеччина, Нідерланди, Англія, Швейцарія.

## РОЗДІЛ 2. ДОСЛІДЖЕННЯ ВЕЛОСИПЕДНОГО ТУРИЗМУ В УКРАЇНІ

### 2.1. Особливості організації велотуризму в Україні

Велосипедний туризм – це популярний вид активного відпочинку, що має безліч різновидів: від невеликих прогулянок і екскурсій до складних велосипедних подорожей [5, с. 87].

З велосипедного туризму проводиться змагання різного рангу, присвоюються спортивні розряди і звання. Загалом, все так само, як і в інших видах спорту. І в той же час велосипедний туризм в чому незвичайний вид спорту. Це не тільки швидкість і фізичні навантаження, але і спілкування з друзями, вечори біля багаття, захоплюючі види природи і багато, багато іншого. Не кажучи вже про те, що велосипедний туризм, мабуть, був одним з перших екстремальних видів спорту.

Велосипедний туризм обов'язково повинен відповідати правилам, в залежності від категорії складності визначають протяжність і тривалість маршруту, набору перешкод, складу групи. Що в свою чергу змушує проходити маршрут у швидкому темпі, проявляти високі морально-вольові якості і застосовувати навички подолання, перешкод, що визначають категорію складності маршруту.

Велотуризм має деякі особливості порівняно з іншими видами туризму. Це, перш за все, велика інтенсивність руху і, як наслідок, велотурист встигає побачити набагато більше, ніж, наприклад, пішохідник або гірник. Велотурист для подорожі використовує більш складну техніку - велосипед, а велосипедна група і кожен її спортсмен окремо, є учасником дорожнього руху, і зобов'язана підкорятися правилам дорожнього руху [19, с. 98].

Розглянемо основні особливості велосипедного туризму. Перша з них зумовлена сильним впливом на розвиток велосипедного туризму лижного і гірського туризму, а так само спортивними традиціями. Ця особливість

полягає в спортивному стилі походів, що виражається в економії часу і чіткої організації роботи на маршруті і в таборі. Під час руху заборонено будь-які зупинки без дозволу командира, намети і речі учасників збираються, поки готується сніданок; коли сніданок готовий, майже всі речі повинні бути зібрані. Режим руху також, як і в інших видах спортивного туризму: 50 ходових хвилин і 10 хвилин привалу. Після третього переходу обід. Обід, як прийнято і в інших видах туризму, ніколи не буває гарячим, і являє собою, як правило, бутерброд з ковбасою або сиром, тушонка або легкі перекуси й запивають чистою джерельною водою. Під час кожного привалу вживають сухофрукти, а після кожних 50 км і на перевалах повинна з'їдатися шоколадка.

Друга особливість полягає в тому, що маршрути повинні плануватися так, щоб вони не включали пішохідні ділянки. Якщо ж пішохідна ділянка зустрічається, вона повинна бути виправдана (наприклад, з'єднувати два цікавих райони). Ми вважаємо, що велосипедний туризм повинен проходити на велосипеді. Але, тим не менше, хочеться подивитися місця, доїхати на велосипеді до яких не можна. Тому особливістю тактики велосипедного туризму є пішохідні виходи або виїзди на порожніх велосипедах. Це дозволяє оглянути визначні пам'ятки, витративши на це мінімум часу.

Третя особливість полягає в тому, що велосипедні маршрути повинні проходити в максимально високому темпі. Це дозволяє більше подивитися, і, якщо все йде за планом, зробити кілька радіальних виходів до цікавих об'єктів на маршруті. До того ж високий темп робить маршрут цікавішим в спортивному плані [17, с. 29].

Четвертої особливістю є дбайливе ставлення до природи. У кожному поході засновується посада еколога, який приводить перед від'їздом стоянку в належний вигляд. А так само збирає все сміття, залишене групою на маршруті, з тим, щоб увечері спалити його на вогнищі.

Але займатися велосипедним туризмом треба, звичайно, розумно. Велике значення тут має надаватися тренуванням.



Незважаючи на те, що в похід ви вирушите тільки в теплу літню пору року, проводити тренування треба систематично, круглий рік. Взимку це може бути ходьба на лижах, катання на ковзанах, заняття легкою атлетикою. Навіть при невеликих перервах у тренуваннях порушується процес розвитку витривалості, і кожен раз треба починати все спочатку. Поступове наростання навантаження, ускладнення тренувальних занять – ось запорука правильного розвитку тренуваності.

Велике значення тут має і раціональний розпорядок усього дня спортсмена: достатній відпочинок вночі, правильний режим харчування, відпочинок та спортивні розваги на свіжому повітрі, систематичне заняття ранковою гімнастикою і т. д. Тим, хто успішно пройшов тренувальний період, можна сміливо відправлятися і в велосипедний похід [42, с. 45].

Тим, хто ще не брав участь у великому велосипедному пробігу, не слід відразу відправлятися в занадто далеку подорож, треба спочатку зробити декілька невеликих прогулянок.

Для дітей 9-10 років не треба вибирати для прогулянки шлях більше 5 км, 11-12-літні учні можуть зробити першу прогулянку не більше ніж на 10 км. Підлітки 13-14 років можуть їхати в перший раз на більш далеку відстань - до 25 км, 15-16-річні - до 35 км; 17-18-річні - до 40 км. Ця величина складає приблизно половину шляху одноденного походу. У наступні виїзди можна поступово збільшувати дистанцію так, щоб вона становила спочатку 60, 70 потім 80 і 90% від денного переходу. Рекомендується їхати зі швидкістю не більше 15 км на годину по асфальтовій і не більше 10 км на годину по сільській дорозі, роблячи привали по 10 хвилин через кожні 5 км шляху. І, звичайно, кожному велосипедисту треба вивчити і твердо знати правила вуличного руху та їзди на велосипеді.

При русі групи попереду їде направляючий, який обирається з числа учасників подорожі, а ззаду - замикаючий, яким зазвичай є керівник групи. Інтервал між велосипедистами повинен становити 3-5 м, а на складних ділянках - до 10 м і більше. Для того щоб правильно розподілити сили і не

втомитися, через кожні 45-50 хвилин їзди належить робити привал на 10 хвилин. Під час привалу треба зробити розминку (кілька вправ), оглянути велосипед, вантаж; відпочивають лежачи або сидячи.

Підліткам 13-14 років, які займаються велосипедним туризмом не перший рік, можна подовжувати маршрут до 30 км на день. При такій протяжності шляху режим руху повинен бути наступним: через перші 10 км шляху - привал на 30 хвилин, в середині шляху - великий привал на 3-4 години, під час якого велосипедисти відпочивають, обідають, купаються, оглядають визначні місця, музеї, готують велосипеди до наступного переходу.

Добре після стомлюючого шляху освіжитися, скупавшись у річці. Після купання швидше проходить втома, велосипедист відчувається більш бадьорим. Але пам'ятайте, що відразу після їзди, розжареним входити у воду не можна. Посидьте трохи на березі, відпочиньте, остиньте [5, с. 98].

Законом для туриста-велосипедиста повинен бути і певний режим харчування. Не можна накидатися на їжу безпосередньо перед виїздом в дорогу. Між прийомом їжі і початком руху повинен бути інтервал не менше 1,5 годин. Після припинення руху рекомендується приймати їжу після деякого (приблизно через годину після зупинки на привал).

Дотримання всіх цих правил допоможе правильній роботі організму велосипедиста, а учасник туристського походу на велосипеді розвине силу, витривалість, поліпшить загальний фізичний розвиток.

Якщо Ви плануєте вирушити в серйозну багатоденну подорож на велосипеді, то необхідно заздалегідь навчитися витримувати заданий темп. У тривалий велотур має сенс придбати спеціалізовану екіпіровку для велоспорту, що забезпечує комфорт і безпека на автошляхах. Важливі деталі гардеробу велосипедиста: яскраві «дихаючі» майки, вітро-і вологонепроникна куртка, велошорти або (для прохолодних по- годних умов) велоштани, зручне взуття з досить жорсткою підошвою, рукавички з

«обрізними» пальцями, велосипедний шолом, рюкзак для певного мінімуму речей.

Одяг туриста-велосипедиста повинен бути легким і зручним. Це звичайно щільні трикотажні труси, шорти або штани гольф, ковбойка, велосипедна шапочка, легкі туфлі, обов'язково з твердою підошвою. Речі перевозять на багажнику, який спеціально обладнали [18, с. 12].

У подорожі за маршрутами, які проходять по дорогах з удосконаленим покриттям, можна застосувати велосипедний двигун типу Д-4, потужністю 1 л. с. Він компактний, простий у використанні, по цих дорогах може розвинути швидкість 35-40 км/год; дорожня швидкість його 15-25 км/год. Бачок для пального (суміш бензину з автолом) вміщує 2,3 л, чого вистачає на 150-160 км колії (при швидкості 20 км/год).

Їздити на велосипеді з вимкненим мотором важче, ніж на велосипеді без мотора (вага заправленого двигуна-близько 10 кг). Тому включати в середню по силі групу велосипед з двигуном не доцільно. Це можна зробити в сильній групі, яка може тримати постійну швидкість 15-20 км/год. Найкраще комплектувати спеціальні веломоторні групи. З урахуванням тих же кліматичних і дорожніх умов, при інших рівних умовах, така група за час своєї відпустки може легко пройти 1500-2000 км.

Головними чинниками розвитку велотуризму в Україні є: різноманітність та висока привабливість природних та історико-культурних рекреаційних ресурсів, різноманітний рельєф території України, серед негативних сторін: недостатній розвиток інфраструктури велосипедного туризму.

Найсприятливіші умови для подорожі в Західній Україні – там знаходиться найбільше велосипедних стоянок, пунктів ремонту та велоготелів. Сезон велотурів в Україні починається в квітні - травні і триває до середини жовтня. Існує також і зимовий велотуризм. Велосипедні подорожі можуть бути як одноденними – в околицях міста, так і багатоденними. Більшість туристів організовує маршрути самостійно,

визначаючи кількість днів, район подорожі та складність. Усі необхідні речі, в тому числі і палатки, туристи везуть самі. Організовані велотури пропонуються туристичними фірмами, часто у складі комбінованих турів, поєднуючись з рафтингом. Середня група, що відправляється в велоподорож 7-10 осіб. Вік учасників від 18 до 40 років. Оптимальне навантаження під час велотуру – близько 40 км на день [19].

Всі маршрути, які пропонуються туристичними фірмами, промарковані, за основу взята Карпатська колірна система, хоча існує і Альпійська - цифрова. Так, на Закарпатті за підтримки швейцарсько-українського проекту розвитку лісового господарства FORZA промарковано близько 230 км туристських маршрутів під загальною назвою Закарпатський Туристичний Шлях. Також маркуванням займається громадськість, погоджуючи цю роботу з органами місцевої влади. Так працюють на Львівщині, Івано-Франківщині, Закарпатті, Криму та решті регіонів, які зацікавлені розвивати активний туризм.

У Криму за основу маркування туристських шляхів взято австрійську двоколірну системи. Вона прийнята, як єдина географічна система маркування та картографування туристичних трас, стоянок та місць активного відпочинку гірсько-лісової зони Криму.

В останні роки в Україні здійснюються проекти для розвитку велотуризму: «ВелоКраїна», «Зелений маршрут», «ЄвроВело», що супроводжуються розбудовою інфраструктури. Все це призвело до більш інтенсивного розвитку велотуризму в Карпатському регіоні [42].

Загалом в Україні виділено 4 регіони, кожен з яких має свої особливості для розвитку велосипедного туризму. Більш складними та екстремальними маршрутами характеризується Крим, західне та східне узбережжя якнайкраще підійдуть для довгострокових подорожей.

Західна Україна відзначається мальовничими пейзажами, численними озерами та водоспадами, розвиненою велосипедною інфраструктурою. Центральна Україна ознайомить з визначними пам'ятками культури та

архітектури, маршрути пропонуються різної складності та за будь-якої пори року, виключення становить Полісся, куди не бажано відправлятися ранньою весною та жарким літом.

Південно-Східна Україна характеризується незвичайними ландшафтами, соляними шахтами та стародавніми пам'ятками, які нагадують про добу козаччини. Рельєф даного регіону, порізаний балками та ярами, що дасть можливість туристам удосконалити технічний рівень катання, а турфірмам - пропонувати екстремальні велотури.

Найбільша частка велосипедних туристів за регіонами припадає на Дніпропетровську область (zareєстровано велосипедних походів) – в межах області діє ДнепроВелоКлуб, висока частка велосипедистів у Одеській, Полтавській, Харківській та Запорізькій областях (в даних регіонах активно працюють об'єднання велосипедистів). Категорійні вело походи не були zareєстровані в межах Закарпатської, Хмельницької, Чернігівської та Черкаської областей, проте наявність цікавих істо- рико-культурних та природних об'єктів може спонукати до створення нових веломаршрутів.

За темпами зростання кількості велопоходів лідирують Дніпропетровськ та Київ. Розбудова мережі міжнародних транспортних коридорів може істотно пришвидшити розвиток туризму. Україна має найвищий коефіцієнт транзитності: з 13 тис. км автошляхів державного значення понад 9 тис. км є магістральними, зв'язаними з міжнародними транспортними коридорами [57, с.33].

В Європі активно функціонує проект ЄвроВело – розгалужена мережа велосипедних шляхів, які проходять територією європейських держав, один з маршрутів якої з'єднує українські міста Київ і Львів. Важливий крок для розвитку велотуризму було зроблено у 2008-2012 рр. - в Карпатах успішно реалізовано проект «ВелоКраїна».

Головна мета – створення інфраструктури для рекреаційних велосипедних поїздок у гори і популяризація цього виду відпочинку серед українських та іноземних туристів. Територія проекту включає Івано-

Франківську, Закарпатську та Чернівецьку області, а центри розташовані в популярних серед туристів населених пунктах - Яремче, Ворохті, Яблуниці, Верховині, Косові, Рахові і селищі Глибокому на Буковині.

Станом на 1 січня 2014 року, «ВелоКраїна» може запропонувати 45 промаркованих маршрутів в Українських Карпатах. Частиною «Велокраїни» є велопрокат та проживання туристів. У приватних садибах і готелях із позначкою «Велокраїна», велотурист може знайти веломийку, приміщення для нічного зберігання велосипеда, мапи, набір інструментів. Усі ці послуги - безкоштовні, причому незалежно від того, живе він у цій садибі чи ні.

Багата природа нашої країни дає можливість для створення нових велосипедних турів. Мальовничі пейзажі, чисте повітря, визначні пам'ятки культури та архітектури, скельні міста та глибокі шахти - це неповний перелік, який здатен привабити туристів. Зі Львова доречно відправитися в один з веломаршрутів «ВелоКраїни», проїхатися «Золотим кільцем» або ж насолодитися красою Шацьких озер. З Києва дороги можуть розходитися у будь-якому напрямку - це і чудові парки на чолі з «Софіївкою», і тематичний маршрут Полтавщиною - «Стежками Гоголя». Храми та старовинні садиби Харківщини, прогулянки вздовж р. Сіверський-Донець прийдуться до душі гостям Харкова. З Донецька можна вирушити до ландшафтного парку «Клебанбик», побачити соляні шахти та крейдянні скелі [17].

## **2.2. Аналіз сучасних тенденцій розвитку велосипедного туризму в Україні**

В Україні серйозно задумалися над створенням велосипедної інфраструктури, яка була б розвинена не точково, а повсюдно і включала в себе не тільки велосмуги або велодоріжки, а й зручні стоянки, в тому числі і перехоплюючі. Саме тому розробили і затвердили спеціальні норми, які вступили в силу ще 1 вересня 2018 року [45].

Згідно з цим документом, велодоріжки і велосмуги необхідно облаштовувати на територіях житлових і промислових районів, комунально-складських зон, а також на магістральних вулицях безперервного та регульованого руху, вулицях місцевого значення, селищних та сільських дорогах. Але для того, щоб справді стало більше велодоріжок і велосипедистів, необхідно місцевій владі комплексно підходити до цього питання і створювати належну велоінфраструктуру вже зараз.

Більше року тому, в усіх великих містах України були створені «Концепції розвитку велосипедної інфраструктури» у Львові, Одесі, Києві, Харкові, Миколаєві, Вінниці, Дніпрі [31].

Розвиток велоруху стоїть на порядку денному, тому якщо ми хочемо щоб велосипед став дійсно одним з видів міського транспорту, наші міста повинні надавати плани розвитку для цього. Далі буде представлені плани розвитку великих велосипедних міст України, деякі з них вже почали свою роботу, а деякі навіть і не починали. Київ. У Київській міській державній адміністрації презентували Концепцію розвитку вело інфраструктури столиці.

Згідно зі Стратегією розвитку Києва до 2025 року, 10% всіх поїздок мають здійснюватися велосипедним транспортом. Створення цілісної велосипедної інфраструктури дозволить місту зменшити затори на дорогах, знизити рівень шкідливих викидів у атмосферне повітря. Асоціація велосипедистів Києва створила карту майбутніх вело доріг, яка ввійшла до програми.

Але програма не була повністю реалізована було створено лише п'ять невеликих велодоріжок (просп. Бажана, вул. Здолбунівська, Дніпровська набережна, просп. Григоренка, просп. Перемоги).

Співпраця з німецьким суспільним рухом при участі України в GIZ та Асоціації велосипедистів Києва, розробили нову програму «Міська цільова програма облаштування і розвитку велосипедної інфраструктури у м. Києві на 2015- 2019 роки».

Знову програми не отримали фінансування від місцевої влади та вже у 2017 році цю концепцію замінили на нову «Концепція розвитку велосипедної інфраструктури у м. Києві».

Концепція розрахована до 2025 року, включає не тільки план по розвитку веломаршрутів і велопаркінгу, станції прокату, але і інтеграцію вело маршрутів до системи міського транспорту.

На сьогоднішній день в Києві в наявності вело дороги на пр. Миколи Бажана (довжина 6 км, ширина 1.5 м), велодоріжка на вулиці Здолбунівській і Дніпровській набережній (3,5 км та 5 км), велодоріжка на Русанівській набережній, велодоріжка від Троєщини до Європейської площі (довжина 22 км) – поки найбільш успішний маршрут, велодоріжка біля парку Дружби народів, велодоріжка на пр. Перемоги, велодоріжка на Оболонській набережній (1,5 км), велодоріжка на вул. Драгомирова (довжина 1 км), велодоріжка на вулиці Волгоградській (500 м) Львів.

Рекордсменом за протяжністю вело доріг України можна вважати Львів.

З 2011 року Львівський виконком прийняв програму розвитку веломережі Львова. Згідно з якою за 9 років повинні побудувати 268 км велодоріжок. Хоча місто активно готувалося до Євро-2012 та за наступні два роки збудували всього 9км, замість 120 запланованих. Але далі темпи будівництва збільшились. Обумовлено це активністю з боку львівської асоціації велосипедистів і радника мера. Вони і стали авторами проекту розвитку велоінфраструктури «Велолев» з чіткою схемою розвитку мережі.

Станом на 2018 рік в місті мається 100км. вело доріг, 24 муніципальні станції «Nextbike» і більше 300 велопарковок. Також завдяки активістам відкриваються тематичні заклади для велосипедистів.

*Одеса.* Питанням розвитку велосипедної інфраструктури почали займатись в 2013 році. Був прийнятий проект «Розвиток молодіжного спорту, велосипедного руху і облаштування велосипедної інфраструктури в м. Одеса 2013-2018 роки».



Крім теоретичної частини в 2015 році план доповнили 8 новими маршрутами. З 2018 року в місті відкрили сервіс «Nextbike» який на сьогоднішній день налічує в місті 10 муніципальних станцій.

*Дніпро.* В 2016 році в місті Дніпрі був прийнятий проект «Програма розвитку велосипедної інфраструктури міста на 2016-2020 роки» за участю активістів велоклубів м. Дніпра. Протяжність всіх вело доріг Дніпра за 5 років повинна становити 20-25% від загальної протяжності усіх доріг міста.

На разі в місті зроблені лише дві велодоріжки сучасного типу. Веломаршрут від бул. Слави до пров. Парусного (19 км), від Автовокзалу до набережної Перемоги (6,5 км) [49].

Головними інноваційними технологіями в Україні стало відкриття муніципального сервісу NextBike. Nextbike – це система громадського вело прокату, яка працює більш ніж у 200 містах світу на 4 континентах.

Nextbike дозволяє використовувати велосипед, як транспортний засіб, який підвищує рівень мобільності в містах, та не шкодить оточуючому середовищу. Сервіс працює в 5 містах України: Львів, Київ, Харків, Вінниця, Одеса.

Система повністю автоматизована, яка доступна 24 години на добу і 7 днів на тиждень, являє собою частину системи міського транспорту міста. Станції розміщують в різних точках міста, що дозволяє користувачам взяти велосипед в одному місці, а повернути в іншому, де туристу зручно.

В тарифах передбачені абонементи на сезон, місяць, а також разові поїздки Pay As You Go, для тих хто поки не готовий купити абонемент.

Розвиток велотуристичної інфраструктури це головна мета держави, для покращення розвитку індустрії велосипедного руху в країні.

Український науково-дослідний і навчальний центр проблем стандартизації, сертифікації та якості затвердив державні стандарти велосипедної інфраструктури. Вони вступають чинності 1 жовтня 2020 року [10].

Документ містить положення про планування велосипедної інфраструктури та розділи про її проектуванні на вулицях, дорогах і перехрестях населених пунктів і за їх межами. Також в ньому передбачені вимоги до конструкції і експлуатації велосипедної інфраструктури та велосипедних паркінгів. Завдяки Асоціаціям велосипедистів, активістам та любителям велосипедів в Україні почали звертати увагу на проблеми розвитку велосипедної інфраструктури. Головна мета держави разом з небайдужими громадянами втілювати ці ідеї в життя – це є найголовнішою проблемою сучасної індустрії велосипедного руху в Україні.

Крім того, сучасний велотуризм не можна уявити без Internet. До головних проблем розвитку велосипедного руху і туризму в Україні відносять проблеми розвитку велоінфраструктури, залучення держави до створення нових маршрутів і покращенню існуючих.

Створення інформаційного сайту велосипедного життя допоможе органам місцевого самоврядування разом с активістами і учасниками велосипедного життя України створити разом нові маршрути, покращити інфраструктуру і надати інформацію про існуючі інфраструктурні елементи велосипедного життя України, шляхом публікацій і активної реклами велотуризму України. Для цього запропоновано створити інформаційний сайт «Велосипедне життя України» які міститиме корисну інформацію, як для новачків так і для професіоналів.

За сучасних умов розвитку інформаційного суспільства спостерігається постійне вдосконалення технологій обробки, збереження та передавання даних. Протягом багатьох років важливим засобом отримання інформації є інтернет ресурси.

Електронні ресурси значно еволюціонували за останні кілька років. Це вже не лише сайт з новинами і статтями, а складні мережні системи, які мають технології обміну даними між різними людьми в усьому світі.

Веб-сайт – це сукупність веб-сторінок, розташованих в мережі Інтернет, об'єднаних під одним доменним ім'ям або IP-адресою, власником яких є приватна особа або організація чи установа.

Їх основне призначення – представляти та позиціонувати в інформаційному просторі, організації, що функціонують у сфера бізнесу, політики, соціальній сфері та культурі. Веб-сайт забезпечує досягнення наступних цілей:

- Популяризація діяльності організацій чи установи;
- Інтерактивна взаємодія суспільства;
- Своєчасне інформування;
- Інноваційні канали комунікації.

В туристичному бізнесі використовують веб-сайт, насамперед, як засіб реклами. На сьогоднішній день суспільству більш зручно, не виходячи з дому чи місця роботи, ознайомлюватись із послугами організації в мережі Інтернет.

Більша частина туристичних підприємств регіону інтегровані до систем бронювання регіонального, національного і міжнародного масштабу, що мають вебінтерфейси. Найбільш популярні «Amadeus», «Galileo». Результати проведеного дослідження свідчать, що основними лідерами в туристичній сфері є туристичні підприємства, що використовують інтернет-простір. Така тенденція простежується і в інших країнах. Але головною проблемою для розвитку туристичної галузі полягає в тому, що інтернет-ресурси туроператорів та турагенств не показують велику частку корисної інформації з точки зору привабливості і для перспективи розвитку туристичної індустрії в країні.

А особливо це стосується окремих видів туризму таких, як велосипедний туризм. Велосипедний туризм в Україні представлений декількома сайтами з туристичною інформацією для любителів активного відпочинку на цьому транспорті. Тому головним завданням було створити проект «Інформативної платформи» для велосипедистів України.

Дана платформа має містити загальну інформацію про розвиток велотуризму України, містити розділ з поділом маршрутів по регіонах України де в свою чергу мають міститися основна інформація щодо довжини маршруту, його складності, карти, а також фото людей які користувались даним маршрутом. По-друге в даній платформі повинні міститися інформаційний форум для любителів велосипедного руху в Україні, де будуть міститися розділи: події (можливі заходи велосипедного життя по регіонах України, як частіше це велодень в великих містах, та інші пробіги, велотуризм, новини велосипедної індустрії та можливість зв'язку людей між один одним для сумісного катання) техніка (технічні запитання з приводу експлуатації велосипедів, запчастин, аксесуарів, спорядження та одягу і місце купівлі, вибір велосипеду: поради та обговорення як саме обирати велосипед), регіони України (поділ розділів форуму на регіони України для створення обговорень для участі в велосипедних походах різних людей з різних регіонів).

По-третє сайт повинен містити розділ карт для велотуристів з наявними картами велопрокатів, веломагазинів, велотелів-ресторанів-кафе. Карту велосайтів з інформацією на інші джерела велосипедної інформації в Україні по регіонах та в світі. Головним завданням платформи є поширення інформації для любителів активного відпочинку і розвитку індустрії велосипедного руху.

В українських містах розроблені велосипедні маршрути, проте велосипедна інфраструктура майже відсутня, хоча з 01.09.2018 в Україні набрали чинності ДБН В.2.3 – 5: 2018 «Вулиці та дороги населених пунктів», якими передбачено облаштування велосипедних доріжок, смуг і переїздів [42].

Виконання цих ДБН дасть змогу підвищити безпеку та комфорт пересування велосипедами, що сприятиме розвитку велосипедного туризму. Майже кожен обласний центр (Київ, Львів, Дніпро, Харків, Луцьк, Вінниця, Одеса, Полтава та ін.) та деякі інші українські міста (Миргород, Кривий Ріг,

Хотинь, Ходоси та ін.), а також певні об'єднані територіальні громади (Бердянська ОТГ, Лохвицька ОТГ, Коростишівська ОТГ, Іванівська ОТГ та ін.) мають розділи щодо розвитку велосипедної інфраструктури у своїх програмах розвитку. Частина цих документів описує загальні напрями розвитку велосипедного руху в місті [16; 20], інші ж містять програму конкретних заходів щодо вдосконалення велосипедної інфраструктури [21; 34], які реалізуються поволі. Київ, Львів і Вінниця вже почали розбудовувати велосипедну інфраструктуру та вдало популяризувати велосипедний туризм.

Зважаючи на вдалі кроки окремих міст у напрямі розвитку велосипедної інфраструктури, доцільним є застосування міжнародного й національного досвіду щодо популяризації та активного просування на ринок велосипедного туризму шляхом розбудови велосипедної інфраструктури, застосування інформаційних та комунікаційних технологій, продукування інновацій.

Крім того, необхідно зазначати що дана інфраструктура може використовуватися, і саме за рахунок міського вело туризму він з категорії спортивного може розширитися і до культурно-пізнавального.

Основними шляхами розвитку й популяризації велосипедного туризму в Україні мають стати:

- розроблення державної мережі велосипедних маршрутів з урахуванням стандартів якості;
- створення комфортних умов для розміщення велосипедистів та безпечного проїзду з велосипедом у літаках, потягах та автобусах;
- відкриття якісних пунктів прокату та ремонту велосипедів, велосипедних паркінгів, закладів розміщення та харчування, пристосованих для відвідування велосипедистами, а також забезпечення туристичних інформаційних центрів картами і путівниками із зазначенням велосипедних маршрутів;

– розроблення й реалізація плану маркетингових заходів із просування велосипедного туризму в Україні, зокрема створення сайту із зазначеними велосипедними маршрутами й турами, схемами велодоріжок у містах. Інтеграція велосипедного туризму в розвиток дестинацій України сприятиме не лише екологічно стійкій урбанізації та формуванню сталої інфраструктури, а й дасть змогу зробити подорожі доступнішими, кориснішими, безпечнішими в умовах світових динамічних змін та кризи в туризмі.

Цьогорічний карантинний (і, будемо сподіватися, посткарантинний) літній сезон точно відрізнятиметься від попередніх. Перш за все тим, що плануючи свої відпустки, українці сьогодні думають про відпочинок удома, а не в далеких краях. Бо коли ще ті кордони відкривають... А по-друге, вимоги безпеки спонукають під час літнього відпочинку триматися подалі від масових скупчень людей, уникати закритих просторів, зокрема, поїздів і туристичних автобусів. Тож багато хто звернув свої погляди на велотуризм.

Мода на нього в Україні набирає обертів уже не перший рік, та схоже, саме нинішнього літа тут можна сподіватися справжнього буму: нові маршрути для двоколісних залізних коней розробляють ледь не в кожній області.

У зв'язку з тим, що їзда на велосипеді позитивно впливає на емоційний стан людини: покращує самопочуття, впевненість у власних силах, зменшує стреси, втому, проблеми зі сном тощо.

### **2.3. Особливості організаційно-технічного забезпечення**

Велотуризм, як активний відпочинок, полягає в проходженні на велосипеді маршрутів, що містять загальнотуристичні і специфічні для велотуризму об'єкти екскурсійного характеру. Складність таких походів може коливатися від простої до вкрай високої, маршрути прокладаються так,

щоб використати переваги, які дає велосипед для швидкого пересування по маршруту. Головні відмінності таких велопоходів від спортивного велотуризму, орієнтованого на отримання спортивних розрядів і звань — відмова від навмисного ускладнення маршруту, поділу походів на категорії складності і суміщення спортивної складової походу з оглядом культурних та природних пам'яток. Серед видів активного відпочинку, 8 велосипедний туризм є лідером за швидкістю пересування і протяжністю маршрутів [45]. Велосипедист пересувається у кілька разів швидше за пішохода, зберігаючи при цьому високу свободу у виборі напрямку руху. За день велосипедист долає від 60 до 150 км, що дозволяє проводити одноденні походи у віддалені місцевості. Велотуризм, умовно, можна поділити на такі категорії: Класичний, коли група пересувається по заздалегідь спланованому маршруту. З ночівлями на природі, буває, що не один день, а більше. З усіма принадами похідного життя. Також проявляється і в крайніх формах, коли велосипедисти проходять перешкоди до заповітної мети. Інші види категорій велосипедного туризму поєднують в собі класичний вид, та специфічний. Зокрема іншими видами займаються самодіяльні велотуристи, без допомоги туристичних підприємств.

А.1 Похідний. Для любителів покататися, але при цьому оцінити життя в поході. В цьому виді, група також рухається по запланованому маршруту. Проте, ночівлі проходять у більш цивілізованих місцях – кемпінгах або готелях. Їдять в місцевих кафе, а з собою продукти беруть з магазинів.

А.2 Пізнавальний. Тривала велопрогулянка по місцях, які турист давно хотів відвідати, навколишніх пам'ятках. Може включати ночівлю, проте зазвичай обходяться без неї [43].

Б.1 Спортивний. Найважчий вид велотуризму. Сюди відносять шосейні поїздки спортивних туристів, або змагання по складній пересічній місцевості. Головний акцент в цих змаганнях робиться на складність траси.

Б.2 Пригодницький. Організований туристичними компаніями, з продуманим маршрутом, що включає місцеві пам'ятки і красиві види. Як

правило упродовж усього шляху, групу супроводжує машина підтримки, для підстрахування. Окрім стилів є також різновиди, які визначають тривалість веломандрівки. Виділяють три категорії велопоходів:

Одноденний велопохід: Прогулянка на один день, без ночівлі. Як правило, виїжджають рано вранці, аби більше проїхати, і повертаються увечері того ж дня. Для зацікавлених, що збираються їхати вперше, це найкращий варіант. Похід вихідного дня: Велопохід з однією ночівлею. Здійснюється на вихідних. Виїзд зранку в суботу, а повернення у неділю ввечері. Багатоденний вело похід. Широке поняття, яке включає багато нюансів, хоча у таких мандрівок є одна загальна риса – похід займає більше одного дня. Тривалість сягає від декількох днів до десятків, або навіть і сотень. До такої мандрівки готуються завчасно і з усією відповідальністю. Але для того щоб правильно підготуватись до вело мандрівки потрібно правильно обрати велосипед. Велосипед має бути зручним у посадці, у крутінні педалей, у виконанні маневрів.

Після 10 кілометрів вас не мають турбувати спина, руки чи шия. Для новачків потрібно ознайомитись с видами велосипедів і їх особливостями. Шосейно-гоночні велосипеди. Призначені в основному для руху по гладкому асфальту, де вони мають переваги завдяки тонким шинам – трубкам. Трубки часто проколюються, особливо в дощ при русі поза шосе. Займатися велосипедним туризмом на таких велосипедах рекомендується досвідченим людям. На шосейно-гоночному велосипеді на гладкому асфальті можна тривалий час рухатися зі швидкістю 40 км/год. і навіть вище, проте асфальт зернистого покриття гальмує рух. Маневреність таких велосипедів найнижча серед інших. Туристичні велосипеди («туринг»). Міцний варіант шосейника. Має іншу раму, колеса з покришками і камерами, часто зігнуте «шосейне кермо». Ширші шини дозволяють поставити повноцінну дорожню гуму. Найбільш раціональні матеріали – хромомолібден і титан. До переваг цих велосипедів відносять: легкість ходу по шосе і ґрунтових дорогах, добра



курсова стійкість, велика вантажопідйомність, широкий спектр передач (18-27).

З недоліків слід визначити невисоку маневреність і помірну прохідність по складним маршрутам. Гібриди. Відносно новий вид велосипеда: симбіоз гірського велосипеда та «турінга». Близька рама до гірського велосипеда, винесення керма і саме кермо теж 10 подібне маунтинбайку. Іноді винесення керма має змінний кут нахилу. Розмір колеса, як правило, складає 28 дюймів, покриття мають дорожній малюнок. Високі показники швидкості поєднуються з достатньою прохідністю поганими маршрутами. Велика кількість передач (24-27), що дозволяє вибрати оптимальний режим руху в будь-яких умовах. Дорожні велосипеди. Сучасний дорожній велосипед має достатньо широкий набір передач, міцну конструкцію і «дорожні» покриття, що дозволяє йому за прохідністю не поступатися «турингу».

Висока посадка і м'яке сидло робить його найбільш комфортним зі всіх видів велосипедів. Звичайно, подібні велосипеди обладнуються крилами, багажниками, освітлювальними приладами, сумками та іншими аксесуарами. Основне призначення цих велосипедів — неквапливі прогулянки на невеликі відстані, поїздки по магазинах за продуктами або як варіант туристичної машини для літніх людей. До дорожніх велосипедів можна віднести доладні невеликі велосипеди (на зразок «Ками»), але вони не підходять для активного велотуризму, оскільки не мають передач. Переваги дорожніх велосипедів у їх невисокій вартості, яка обумовлена встановленням устаткування початкового класу, простими рамами і відсутністю амортизаційної вилки.

Посадка значно відрізняється від всіх описаних видів велосипедів: спина розташована майже вертикально, кермо вище за сидло. Звідси низька ефективність педалювання, проте високий рівень комфорту. Гірські велосипеди. (Mounting Bike). їх називають по-різному: маунтинбайки, позашляховики, усюдиходи, гірські велосипеди, байки. Це велосипеди, спеціально створені для руху в особливо складних умовах. Мають

характерний «агресивний» зовнішній вигляд, «позашляхову» раму (кожна фірма має свою розраховану на комп'ютерах геометрію рами) і колеса 26 дюймів. Гірський велосипед відрізняє надмірна конструкція, широкі шини з розвиненим протектором, велика кількість передач (24 – 27) і чудова прохідність по будь-яких дорогах і при їх відсутності. Гірський велосипед, як і гібрид, є наймолодшим видом двоколісних машин. Народження його відбулося на початку восьмидесятих років ХХ століття.

Гірські велосипеди стрімко розвиваються – з'явилася велика кількість їх типів, призначених для певних умов застосування. Хардтейл – (у перекладі означає «жорсткий хвіст» (велосипед з передньою амортизаційною вилкою) — це вид гірського велосипеда, найбільш продуманий і популярний, одночасно допускає практично будь-які варіанти використання.

На таких машинах проводяться більшість змагань у різних дисциплінах, вони чудово зарекомендували себе в дальніх і близьких подорожах і просто як надійний велосипед «на кожен день». Хороший хардтейл чудово їде по пересіченій місцевості, але і на асфальті демонструє цілком пристойну швидкість.

На практиці навіть на гладкому шосе він переважає за характеристиками дорожні і навіть спортивно-туристичні велосипеди. Матеріали рам використовуються найрізноманітніші: хромомолібден, алюмінієві сплави, титан, магній, різні композитні матеріали, екзотичні сплави. Кількість передач — 24–27, всі компоненти вищого рівня (залежно від класу велосипеда). До хардтейлів відносять маунтинбайки, призначені як для походів і велопрогулянок, так і для змагань світового рівня. Софттейл — названий так за аналогією з хардтейлом (перекладається як «м'який хвіст»). Родзинка конструкції — вбудований у задній трикутник рами амортизатор із невеликим ходом. У поєднанні з гнучкими (зазвичай карбоновими) нижніми шинами дозволяє достатньою мірою поглинати дорожні нерівності, але не втрачати енергію на роботу підвіски. Деякі софттейли взагалі не мають

амортизаторів, а гнучкість забезпечується за рахунок деформації карбонових шин і вставок спеціальної форми [50].

Вибір велосипеда залежить від ваших умінь, можливостей, в тому числі і фінансових, побажань та вимог, які ви для себе окреслили. Якщо ви любитель, катаєтесь давно, але в похід не ходили – краще підшукати туристичний транспорт, близький до вашого стилю катання. Або ж поїхати на своєму, якщо він є. При виборі покладайтеся на власні відчуття, враховуючи і психологічні. Займатись велотуризмом треба, розумно.

Велике значення надається тренуванням. Незважаючи на те, що більшість подорожей відбувається в теплу пору року, тренування потрібно проводити систематично, цілий рік. Поступове навантаження, ускладнення тренувальних занять – запорука правильного розвитку тренуваності. Відповідальний момент – визначення категорії складності наміченого маршруту. Основних параметрів, що визначають категорію складності походу. А це і мінімальна тривалість походу, його протяжність, а також характер, кількість і різноманітність перешкод.

Спорядження для велопоходу поділяється на два різновиди: групове та особисте. Якщо ви збираєтесь підкоряти величезні відстані на самоті, то все, що входить до списку групового набору вам доведеться нести самому. Але зазвичай, такі речі рівномірно розподіляються між всіма учасниками мандрівки. Отже, до групового спорядження входить: мапи, щоб відслідковувати маршрут і здійснювати пошук альтернативних варіантів; компас. Можна замінити сучасними пристроями, які мають GPS; намети. Немає потреби брати багато одномісних. Краще брати один, але великий, на декілька осіб – спати тепліше буде; групова аптечка; ремонтний набір для велобаулів, до якого входить нитка та голка; сковорідка. Має бути невеликою і неважкою; казан.

Залежно від кількості чоловік можна взяти і декілька; теплотривкі рукавиці. Можуть знадобитися, щоб забирати з вогню гарячий казан; груповий трос. Прив'язувати велосипеди. Так, на всяк випадок; загальні речі

для кухні: дошка для нарізання, ополоник, довга дерев'яна ложка; сокирка. Має бути невеликою і неважкою; пила туристична; лопатка. Має бути невеликою і неважкою; світловідбивні жилети. Бажано для всієї групи. Або хоча б для керівника та для замикаючого; маршрутна книжка. У випадку якщо похід реєструється у МКК.

А особисто із собою треба взяти велосипед. Для полегшення переносу речей транспорт можна облаштувати баулами та велорюкзакми; велосипедне спорядження: шолом, рукавички, одяг, чохол для велосипеду, фари, відбивні елементи (не обов'язково, але бажано), ремонтний набір та запасні деталі.

Найголовнішим засобом є гумовий канат, для прив'язування речей та рюкзаків до транспорту; ліхтарик; сірники; мобільний телефон. Список може коригуватися залежно від потреб, але необхідно скоротити їх по максимуму.

Кожен велопохід класифікується за складністю.

Нижче наведені приклади категорійних веломаршрутів з вказаним рівнем категорії складності: Велотури першої категорії, для новачків: Овруч - Радчиці - Підруддя - Камінь - Раківщина - Гуничі - Народичі - Шишелівка (нежил.) - Звиздаль (населення 2 чол.) - Жовтневе (нежил.) - Володимирівка (нежил.) - Поліське (населення 10 чол.) - Котовське (Чубар) (нежил.) - Рудня-Осошня (нежил.) - Великі Міньки - Базар - Недашки - Діброва - Баранівка - Малинівка - Юрівка - Малин. Графік маршруту представлено на рис. 2.1

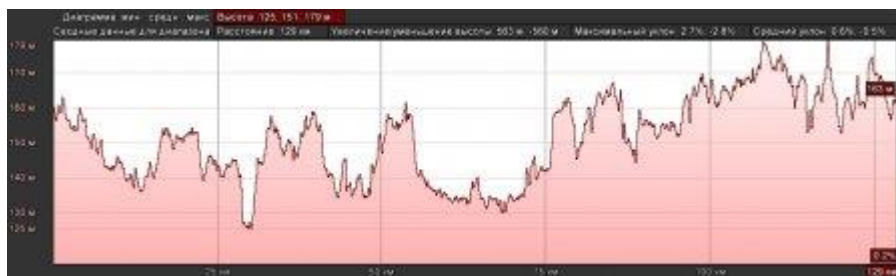


Рис.2.1. Графік маршруту

Друга категорія, для любителів і тих, хто вже має першу категорію: Апостолово – Каховка – Олешківські піски – Херсон – Миколаїв – Ольвія –

Очаків – Одеса. Протяжність – 600 км. Час проходження – 10 днів. До групи приймаються учасники з досвідом 1-ї категорії складності. Білгород-Дністровський – Одеса – Очаков – Кінбурнська коса – Олешківські піски – Херсон. Маршрут складає 650 км. Час проходження – два тижні. До групи приймаються учасники з досвідом 1-ї категорії складності. Київ – Українка – Трипілля – Ржищів – Кагарлик – Миронівка – Богуслав – Саварка – Ольшаниця – Біла Церква – Сквиря – Попільня – Брусилів – Радомишль – Черняхів – Новоград-Волинський – Городниця – Корець – Славута – Острог – Кременець – Почаїв – Броди – Радехів – Львів. Третя категорія, для досвідчених, хто має другу категорію: Дрогобич – Борислав – Східниця – Турка – Ужок – Ростока – Воловець – Міжгір'я – Синевир – озеро Синевир – Колочава – Драгово – Тячів – Рахів – Ясіня – перевал Яблуницький – Кременець – Верховина – Косів – Кути – Вижниця – Берегомет – Сторожинець – Чернівці.

Похід складає більше 900 км, тривалістю близько місяця. Замовляти готовий велотур з інструктором можна у декількох українських туристичних фірмах. Тільки одразу потрібно дізнатися, що входить до вартості мандрівки. Зазвичай це: інструкторський супровід; харчування; ночівля; часто входить екскурсія; іноді оренда велосипеда.

Система спільного використання велосипедів це система прокату, що дозволяє орендувати велосипед на одній з автоматизованих станцій, а після поїздки повернути велосипед у будь-який пункт прокату, встановлений у цьому ж місті.

Зовсім нещодавно в столиці офіційно запрацювала система велопрокату Bike sharing від компанії Nextbike. Вона відрізняється від інших тим, що станції прокату – віртуальні, без терміналів. Велосипеди припарковані на спеціальних паркувальних майданчиках. Щоб взяти транспорт в оренду, потрібно завантажити мобільний додаток, зареєструватися в ньому і зчитати QR-код, зображений на велосипеді. Після сканування коду замок на задньому колесі велосипеда автоматично

відкриється. Наразі велопарк налічує 100 байків і понад 30 пунктів прокату, розташованих практично в кожному районі міста. Кожен велосипед оснащений GPS-модулем, що дозволяє відстежувати його місцезнаходження. Також для зручності містян на кожному байку є корзинка для перевезення особистих речей.

У м. Києві діють 33 станції прокату, розташовані на Хрещатику, Майдані Незалежності, Михайлівській, Контрактовій та Поштової площах, біля станцій метро «Лук'янівська», «Золоті ворота», «Почайна», «Оболонь», «Лівобережна», «Харківська», «Осокорки» та в інших місцях [12].

Перша українська мережа прокату Veliki.ua надає свої послуги в багатьох містах України. У Києві та околицях пункти прокату розташовані в шести різних районах міста, а також у районі «Межигір'я» і Пущі-Водиці. Тут можна орендувати велосипеди як для поїздок по місту, так і гірські байки, а ще триколісні мотоцикли та велосипеди-тандеми. Окрім цього, в багатьох пунктах прокату є велосипеди і обладнання для дітей. Орендувати транспорт можна погодинно, на півдня і на цілий день. Окрім байків, у пунктах прокату також пропонуються різні спортивні аксесуари, дитячі велокрісла, велопричіпи та колесо-причіп.

Обов'язковою умовою під час оренди велосипеда є застава. У м. Києві є пункти прокату в Голосіївському (ВДНГ і «Пирогово»), Дарницькому (метро «Позняки»), Деснянському (парк «Муромець» і Троєщина), Дніпровському (метро «Лівобережна»), Подільському (Андріївський узвіз) і Шевченківському (метро «Берестейська») районах міста

Компанія «Велопланета» є офіційним представником в Україні велосипедів провідних світових брендів: Cannondale, Electra, Schwinn та інших. Одна з послуг компанії – прокат велосипедів. Для зручності містян пункти прокату розташовані в магазинах у різних районах міста. В наявності є велосипеди Pride XC-1.0 класу економ, стандартні Pride і стандарт плюс – велосипеди Electra, Cannondale. Є моделі як для дорослих, так і для маленьких любителів активного відпочинку, також можна орендувати дитяче

велокрісло. Досвідчені співробітники компанії завжди допоможуть обрати модель, що підійде за зростом та призначенням.

У прокат велосипеда видаються під заставу документа або повної заставної вартості. Як документ можна надати закордонний паспорт або водійські права.

Пункти велопрокату «Велократія» знаходяться на території парків столиці, де так люблять розсікати велосипедисти. Орендувати байк можна в оновленому парку «Муромець», просторому зеленому парку «Феофанія», в музеї просто неба Пирогово. В наявності є міські та гірські велосипеди, фетбайки, круїзери, складані велосипеди Strida, великий тандем для активних прогулянок удвох і дитячі моделі. Родзинкою цього прокату є такі ексклюзивні моделі, як дерев'яний Wooden Bike, велопричіп Giant Halfwheeler 7-Speed, спеціальне пристосування для їзди на велосипеді по воді Wave Runner. Також до послуг містян прокат спортивних аксесуарів [12].

Орендувати транспорт можна погодинно або на цілий день. Щоб взяти велосипед напрокат, потрібно підписати договір.

У магазині «Кемпінг актив» представлений великий вибір спортивних товарів, які можна купити або взяти в оренду. У прокаті представлені такі бренди велосипедів, як Specialized, Schwinn, Pride. Тут можна орендувати байк на всі випадки: гірський – для їзди по бездоріжжю і лісових стежках, міський – для неспішних покатушок у парку і по місту, а також велосипед Tandem Tango – для веселих прогулянок удвох і стильні круїзери для спокійної їзди по місту. За необхідності доставку велосипедів можна замовити прямо під будинок або в інше зручне місце. У вартість оренди велосипеда також входить прокат шолома. Орендувати транспорт можна на одну годину, на півдня, на добу, тиждень або місяць [12].

Щоб орендувати велосипед, необхідно оформити договір особисто або дистанційно. Окрім суми за оренду, необхідно також залишити заставу.

## Висновки до розділу 2

Велотуризм має деякі особливості порівняно з іншими видами туризму. А саме: спортивний стиль походів, що виражається в економії часу і чіткої організації роботи на маршруті і в таборі; маршрути повинні плануватися так, щоб вони не включали пішохідні ділянки; велосипедні маршрути повинні проходити в максимально високому темпі та дбайливе ставлення до природи.

Основними шляхами розвитку й популяризації велосипедного туризму в Україні мають стати: розроблення державної мережі велосипедних маршрутів з урахуванням стандартів якості; створення комфортних умов для розміщення велосипедистів та безпечного проїзду з велосипедом у літаках, потягах та автобусах; відкриття якісних пунктів прокату та ремонту велосипедів, велосипедних паркінгів, закладів розміщення та харчування, пристосованих для відвідування велосипедистами, а також забезпечення туристичних інформаційних центрів картами і путівниками із зазначенням велосипедних маршрутів; розроблення й реалізація плану маркетингових заходів із просування велосипедного туризму в Україні, зокрема створення сайту із зазначеними велосипедними маршрутами й турами, схемами велодоріжок у містах. Інтеграція велосипедного туризму в розвиток дестинацій України сприятиме не лише екологічно стійкій урбанізації та формуванню сталої інфраструктури, а й дасть змогу зробити подорожі доступнішими, кориснішими, безпечнішими в умовах світових динамічних змін та кризи в туризмі.



## **РОЗДІЛ 3. ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ ВЕЛОСИПЕДНОГО ТУРИЗМУ В УКРАЇНІ ТА ПРОПОЗИЦІЇ**

### **3.1. Проблеми велосипедного туризму в Україні та шляхи їх вирішення**

На початку 2005 року велосипедний туризм починає активно розвиватися. Це пов'язано тим, що починають проводитися велопаради, велосипедні змагання різних рівнів на місцевому рівні, які проводяться для активізації уваги місцевої влади та громадян на проблеми велотуристів. Відповідно до цього, виникає проблемне питання щодо створення спеціальних маршрутів, їх маркування, вивчення потреб та інтересів велосипедистів, отримання підтримки даного виду спортивного туризму від місцевої та обласної влади, поліпшення загальної культури представників дорожнього руху.

Можна з упевненістю прогнозувати стійкі перспективи розвитку велотуризму і з точки зору професійної діяльності. Чимало вітчизняних туристичних фірм підтверджують наявність попиту на велотури і більшість з них виявляють готовність до реалізації подібних туристичних продуктів.

Необхідно зазначити, що активний велотуризм в Україні має дуже привабливі позиції. Однак, існує також чимало проблем, які стають на заваді велоруху.

На наш погляд, до основних проблем велотуризму в Україні належать:

1. Відсутність фіксованих маршрутів для велотуризму. Як правило, професійні велотуристи обирають довільний маршрут відповідно до власних побажань. Але новачку складно буде розібратися в цьому питанні, скласти власний маршрут, підготувати устаткування відповідно до виду маршруту тощо.

2. Не належний стан дорожнього покриття. Дана проблема хвилює не лише велосипедистів, але і пересічних громадян. На поганій дорозі існує

ризик потрапити в дорожньо-транспортну пригоду, отримати ушкодження різного характеру, зламати технічне устаткування велосипеда.

3. Відсутність спеціальних велодоріжок і місць для паркування велосипеда. Відповідно до ст. 19 Закону України «Про дорожній рух», особи, які керують велосипедами без двигунів, мають право їздити по спеціальних велосипедних доріжках, а в разі їх відсутності - по краю проїзної частини дороги, вулиці чи узбіччю [27]. Звідси випливає наступна проблема.

4. Низький рівень культури дорожнього руху. Відповідно до ст. 14 Закону України «Про дорожній рух», велосипедист є водієм велосипеда та активним учасником дорожнього руху [27]. На жаль, більшість інших учасників дорожнього руху ігнорують права велосипедистів, часто їх порушують, завдають шкоди як в матеріальному, так і в моральному плані.

5. Відсутність активної позиції та серйозного ставлення правоохоронних органів до захисту прав велосипедистів. На жаль, дана проблема проявляється в тому випадку, коли потрібно знайти вкрадений велосипед та злочинця, або відстояти права велосипедиста на дорозі під час виникнення аварійної ситуації з боку інших учасників дорожнього руху.

Таким чином, враховуючи вищезазначені проблеми, ми пропонуємо наступні шляхи вирішення проблем у розвитку велотуризму України:

1. Створення чітких веломаршрутів та системи електронного відображення їх основних характеристик (протяжність, вид покриття, рекомендації щодо проходження, заходи безпеки, провідні інструктори для консультацій тощо). Доцільно заручитися підтримкою місцевої влади задля побудови маршрутів відповідно до закону та міської інфраструктури.

2. Звернути увагу органів влади на стан доріг. Провести громадські слухання з даного питання, привернути увагу більшою кількістю велосипедних заходів з обов'язковим підписанням офіційних резолюцій до органів влади.

3. Місцевим велоактивістам дати відповідним органам місцевої та обласної влади доручення про узгодження і затвердження порядку установки

велопарковок та типовий проект цих об'єктів, який повинен бути рекомендований всім. Доцільно задуматись про створення системи перехоплюючих паркінгів, тобто критих стоянок, які охороняються, для велосипедів поблизу від зупинок громадського транспорту. Мета створення таких паркінгів - інтегрувати велосипедний рух в існуючу транспортну мережу міста. Це дуже зручно, в першу чергу, для миколаївців, які живуть у віддалених мікрорайонах: можна проїхати на велосипеді невелику відстань від будинку до зупинки громадського транспорту і залишити велосипед в безпечному місці.

4. Розміщення соціальних реклам про безпеку велоруку, анонс майбутніх велосипедних заходів. Дана рекомендація може істотно вплинути на психологічне сприйняття прав велосипедистів серед інших учасників дорожнього руху та громадян.

5. Громадським організаціям, які займаються захистом прав велосипедистів, разом із правоохоронними органами проводити різноманітні освітньо-розважальні заходи, тренінги, які будуть звертати увагу на проблеми велосипедистів, пропонувати методи захисту від злочинців та порушників правил дорожнього руху, підвищувати правову освіту та взаємні доброзичливі відносини велотуристів і правоохоронних органів. До речі, чимало учасників велопарадів та велопоходів є офіцерами патрульної поліції. Це також може сприяти вирішенню багатьох проблем, більш глибокому сприйняттю традицій велоруку.

Отже, велосипедний туризм – це один із видів спортивного туризму, метою якого є подолання відстаней, різноманітних перешкод на велосипеді. Туризм – одне з найважливіших явищ сучасності, якому підпорядковуються дії об'єктивних законів розвитку суспільства. Як вид людської діяльності туризм має велике значення, що з часом буде зростати. Загалом велосипедний туризм у Миколаївській області має хороші перспективи за умови обмеження впливу факторів, які гальмують його розвиток. Лише спільними зусиллями органів виконавчої влади та місцевих активістів можна

сприяти розвитку велосипедного туризму в регіоні та підвищувати туристичну привабливість районів і міст України. Однак, незважаючи на оптимістичні прогнози, доводиться констатувати, що на даний момент велотуризм в нашому регіоні, як і в цілому по країні, значною мірою залишається неорганізованим, а тому немає офіційної статистики щодо кількості подорожуючих велотуристів, їх статевої, вікової диференціації, а також вичерпної інформації про найбільш затребувані ними маршрути. Все це – предмет майбутніх досліджень.

### **3.2. Пропозиції щодо розвитку велосипедного туризму в Україні**

Важливим для розвитку велосипедного туризму є прийнята Стратегія розвитку туризму та курортів на період до 2026 р. Серед її заходів передбачено розвиток мережі велосипедних доріжок та розроблення велосипедних маршрутів між близько розташованими національними парками та в межах транскордонних біосферних резерватів [47]. В українських містах розроблені велосипедні маршрути, проте велосипедна інфраструктура майже відсутня, хоча з 01.09.2018 в Україні набрали чинності ДБН В.2.3 – 5: 2018 «Вулиці та дороги населених пунктів», якими передбачено облаштування велосипедних доріжок, смуг і переїздів [22].

Виконання цих ДБН дасть змогу підвищити безпеку та комфорт пересування велосипедами, що сприятиме розвитку велосипедного туризму. Майже кожен обласний центр (Київ, Львів, Дніпро, Харків, Луцьк, Вінниця, Одеса, Полтава та ін.) та деякі інші українські міста (Миргород, Кривий Ріг, Хотинь, Ходоси та ін.), а також певні об'єднані територіальні громади (Бердянська ОТГ, Лохвицька ОТГ, Коростишівська ОТГ, Іванівська ОТГ та ін.) мають розділи щодо розвитку велосипедної інфраструктури у своїх програмах розвитку.

Частина цих документів описує загальні напрями розвитку велосипедного руху в місті [36; 37], інші ж містять програму конкретних заходів щодо вдосконалення велосипедної інфраструктури [34; 35; 48], які реалізуються поволі. Київ, Львів і Вінниця вже почали розбудовувати велосипедну інфраструктуру та вдало популяризувати велосипедний туризм (табл. 3.1).

Таблиця 3.1

Приклади розвитку велосипедної інфраструктури в Україні

Місто	Заходи щодо розвитку велосипедної інфраструктури
Київ	Загальна довжина велосипедних доріжок і велосмуг у Києві – 91,5 км; загальна довжина смуг громадського транспорту, де дозволено рух на велосипеді, – 17 км. Наявні 935 локацій, облаштованих велосипедними парковками. Діє система громадського велопрокату BikeNow. Розроблена онлайн-мапа велосипедної інфраструктури міста.
Львів	Облаштовано понад 100 км велодоріжок, працює п'ять велосипедних світлофорів. Наявні велоопори, на які велосипедисти спираються ногами в очікуванні зеленого сигналу світлофора. Нараховуються 20 станцій громадського велопрокату, з яких 23 облаштовані NextBike, 352 велопарковки та 35 веломайстерень. Створено онлайн-мапу велосипедної інфраструктури.
Вінниця	Облаштовано 75 км велодоріжок, працює муніципальний велопрокат Nextbike. Відкрито 10 станцій вело-СТО, де велосипедисти можуть відремонтувати свій транспорт. Установлено велосипедні мапи, на яких відображається місце дислокації велосипедиста й вінницька велоінфраструктура. Розроблено онлайн-мапу велосипедної інфраструктури міста.

Джерело: сформовано автором на основі [11; 40; 51]

Зважаючи на вдалі кроки окремих міст у напрямі розвитку велосипедної інфраструктури, доцільним є застосування міжнародного й національного досвіду щодо популяризації та активного просування на ринок велосипедного туризму шляхом розбудови велосипедної інфраструктури,

застосування інформаційних та комунікаційних технологій, продукування інновацій.

Основними шляхами розвитку й популяризації велосипедного туризму в Україні мають стати:

- розроблення державної мережі велосипедних маршрутів з урахуванням стандартів якості;
- створення комфортних умов для розміщення велосипедистів та безпечного проїзду з велосипедом у літаках, потягах та автобусах;
- відкриття якісних пунктів прокату та ремонту велосипедів, велосипедних паркінгів, закладів розміщення та харчування, пристосованих для відвідування велосипедистами, а також забезпечення туристичних інформаційних центрів картами і путівниками із зазначенням велосипедних маршрутів;
- розроблення й реалізація плану маркетингових заходів із просування велосипедного туризму в Україні, зокрема створення сайту із зазначеними велосипедними маршрутами й турами, схемами велодоріжок у містах.

Заходи з інформування населення варто включати до плану робіт з реалізації Велоконцепції. Це, зокрема, інформування жителів міста про нові велосипедні маршрути та парковки, а також рекомендації, як ними користуватися. Інформацію можна транслювати у вигляді соціальної реклами на білбордах та сітілайтах у місті або в окремому районі. Доцільно розміщувати соціальну рекламу вздовж велосипедних маршрутів - існуючих та тих, що будуються.

Велосипедні інформаційні кампанії мають привертати увагу громадськості до велосипеда як сучасного, зручного та екологічного транспортного засобу. У містах із розвинутою велокультурою такі кампанії мають на меті закріпити позитивний імідж велосипеда серед активних велокористувачів та заохотити не-велосипедистів «приєднуватися до мас».

У містах, де велосипедна культура лише зароджується, інформаційні кампанії спонукають широкі маси переглянути своє ставлення до велосипедів (або хоча б почати замислюватися про роль велосипедів на дорозі).

Також можна розміщувати соціальну рекламу з підвищення безпеки руху: наприклад, інформувати водії та велосипедистів про те, чого їм чекати один від одного на дорозі.

Інформування щодо можливостей користування велосипедом може проходити в межах різних цільових промо кампаній, спрямованих на демонстрацію переваг користування велосипедом у повсякденному житті. Прикладами таких кампаній можуть бути:

Велосипедом на роботу – заохочення ранкових та вечірніх подорожей велосипедом у пікові години має багато позитивних ефектів, серед яких: зменшення заторів та навантаження на інфраструктуру, зменшення попиту на автомобільні парковки, спонукання до фізичних вправ, що сприяє здоров'ю та командному духу серед співробітників;

Велосипедом за покупками – такі поїздки мають один із найбільших потенціалів, однак їх суттєво недооцінюють. Причиною слугує упередження, що велосипедом не можна перевозити більшість вантажів. Однак дослідження в інших країнах показали, що 70% покупок – це покупки до 5 кг, які легко можна помістити на велосипед. Тому ця кампанія має бути вигідною і для власників магазинів. Важливим для успіху є наявність велопарковок біля магазинів. Вигоду від такої кампанії особливо повинні отримати торговці у пішохідних зонах. Велосипед для спорту, туризму та відпочинку – підтримка користуванням велосипедом для спорту та відпочинку сприяє переходу до їзди на велосипеді і в повсякденній практиці. Особливо це стосується локального велосипедного туризму на території міста чи громади.

Важливим завданням для популяризації велотранспорту є проведення публічних кампаній щодо безпеки дорожнього руху з метою зменшення ДТП за участі велосипедистів. Головними питаннями таких кампаній є наступні:

- Велосипед як безпечний та комфортний вид транспорту; Видимість велосипедиста на дорозі та їзда у темну пору;

- Підвищення обізнаності водіїв автотранспорту щодо присутності велосипедистів на дорогах та способи взаємодії із ними;

- Підвищення уваги велосипедистів на дорогах та поведінка у складних дорожніх ситуаціях; Безпека їзди під час дощу або за інших погодних умов;

- Догляд за велосипедом.

Важливою є робота з дітьми, де їх навчають безпеці та правилам користування велосипедом у місті. Це перспективний напрямок промоції велотранспорту адже діти – майбутні користувачі велотранспорту у місті. Така робота повинна впроваджуватися у шкільну навчальну програму за участі дітей, вчителів та батьків. Додатковими заходами на початковий період можуть бути окремі курси в позакласний час. Такі курси можуть проводити громадські організації, які працюють у напрямку популяризації велотранспорту. Курси повинні розглядати наступні питання:

- Керування велосипедом;

- Передбачення різних дорожніх ситуацій;

- Способи взаємодії з іншими учасниками руху.

Інтеграція велосипедного туризму в розвиток дестинацій України сприятиме не лише екологічно стійкій урбанізації та формуванню сталої інфраструктури, а й дасть змогу зробити подорожі доступнішими, кориснішими, безпечнішими в умовах світових динамічних змін та кризи в туризмі.

Вивчення міжнародного досвіду розвитку велосипедного туризму засвідчує доцільність популяризації й активного просування на ринок велосипедного туризму України, що забезпечить не лише зростання привабливості дестинацій для туристів, а й отримання соціального ефекту, який проявляється у розвитку соціальної інфраструктури та турботі про здоров'я населення. Ураховуючи, що перші кроки у розбудові велосипедної



інфраструктури в Україні вже зроблено, запропоновано шляхи розвитку й популяризації велосипедного туризму.

### **3.3. Розробка нового велосипедного екскурсійного туру**

Велосипедний туризм на сьогоднішній день є популярним видом відпочинку. Зріст його популярності пов'язаний із тим, що все більше людей почало звертати увагу на здоровий спосіб життя загалом, тому що велосипедний туризм є, насправді, екологічним видом туризму і дуже корисним для здоров'я. Особливо привабливий він саме тим, що дає людині свободу руху, можливість під час екскурсій відкривати нові куточки рідного краю, перебувати на свіжому повітрі та підтримувати гарну фізичну форму.

У ході проведення екскурсії необхідно використовувати методичні прийоми, тобто вміти правильно показати та розказати про об'єкт, зацікавити, та акцентувати увагу групи на розповіді.

Методичні прийоми показу:

Приєм попереднього огляду – це самостійне ознайомлення групи екскурсантів з пам'яткою, не більше двох хвилин. Після отримання зорових вражень групою, будується подальший показ об'єкта. Перед цим може бути вступне слово екскурсовода, для орієнтування групи на те, що саме треба побачити, та на які характеристики звернути увагу.

Приєм панорамного показу – застосовується при формуванні загального уявлення про просторову організацію місцевості. Для цього придатні підвищення місцевості та високі будівлі, звідки відкривається панорамний вигляд на місцевість.

Приєм зорової реконструкції – застосовують для створення образів об'єктів в уяві екскурсантів, які не збереглися або не мають первісного вигляду.

Використання прийому показу наочних матеріалів допомагає заповнити прогалини в зоровому ряді ілюстраціями з «портфеля екскурсовода».

Прийом руху біля об'єкта використовується під час огляду архітектурних ансамблів, фортець, природних комплексів та ін., тобто тоді, коли з однієї точки не можна побачити всієї пам'ятки [25].

Розповідь на екскурсії.

Розповідь є основою процесу пізнання на екскурсії, допомагає побачити об'єкти в потрібному світлі, надає відомості та може існувати окремо від показу. Основний зміст складає індивідуальний текст екскурсії, розповідь готується заздалегідь, а послідовність залежить від реакції групи на вербальний матеріал [25].

Розповідь на екскурсії має свої особливості: залежність від швидкості пересування групи, підпорядкованість розповіді показу, використання в розповіді зорових доказів, об'єктна спрямованість розповіді, тематична спрямованість розповіді, стверджувальний характер розповіді, емоційне забарвлення розповіді.

Методичні прийоми розповіді. Екскурсійна довідка надає основні відомості про об'єкт, прийом використовується для ознайомлення з додатковими об'єктами показу.

Прийом опису спрямований на потрібне екскурсоводу бачення пам'ятки, групою та розкриває характеристику, особливі риси зовнішнього вигляду та властивостей об'єкту.

Прийом характеристики розкриває внутрішній зміст об'єкта, передусє екскурсійному аналізу та може містити судження з оцінкою оригінальності, художньої цінності, збереженості пам'ятки.

Прийом цитування передбачає використання в розповіді уривків з історичних документів, літературних творів, архівних матеріалів та ін.

Прийом питання-відповідь – спеціальний ораторський прийом для зацікавлення і підняття уваги екскурсійної групи [25].

Нами було створено велосипедний тур на декілька днів, в межах області, невеликою групою, з чергуванням пасивного і активного відпочинку, для ознайомлення з деякими історичними та природними пам'ятками Херсонської області.

Тема пропонованого велосипедного туру – «Шлях до пізнання».

Протяжність: 180,8 км.

Зміст екскурсії: ознайомлення з пам'ятками архітектури та природними багатствами Херсонської області, у середньому темпі пересування на свіжому повітрі.

Маршрут екскурсії: Херсон-Раденськ-Кринки-Нова Каховка-Козацьке-Одрадокам'янка-Тягинка-Токарівка-Херсон.

Вид маршруту: велосипедно-пішохідний кільцевий маршрут з пізнавальними, рекреаційними та спортивно-оздоровчими елементами.

Число туристів: група з 10 осіб віком від 18 до 30 років.

Вартість туру: 2630 гривень.

Сезонність: проводити екскурсійний маршрут можна з травня по вересень кожного року. При цьому температура повинна коливатися від +15 до +30 градусів Цельсія. Тобто, температурний режим повинен бути сприятливий для людського організму. Також швидкість вітру не повинна перевищувати 4-5 м/с.

Таблиця 3.2

### Технологічна картка маршруту

Ділянки маршруту	Місця зупинок	Час огляду	Основний зміст	Організаційні вказівки	Методичні вказівки
1	2	3	4	5	6
<b>1 день</b>					
Херсон	Фонтани парку «Херсонська фортеця»	14:15 - 14:30	Вступне слово.	Екскурсивод представляється групі, називає прізвище, ім'я, по батькові, при цьому називає	Вступ має бути лаконічним, частково розкрити зміст матеріалу екскурсії, підготувати

				організацію (проект), яку він представляє, повідомляє тему екскурсії, маршрут, тривалість, час і місце закінчення екскурсії.	екскурсантів до його сприйняття, зацікавити. Прийом бесіди.
<b>День 2</b>					
Радянськ	Заміський комплекс «Золотий фазан»	16:30 - 17:00	Зупинка для відпочинку на базі. Заселення.	Екскурсовод розповідає про підготовку до наступної екскурсії, дає час на відпочинок	Методи бесіди. Увага групи акцентується на отриманій інформації. Дається можливість для фото.
Радянськ	«Олешківські піски»	18:00 - 20:00	Екскурсії маркованими маршрутами та екологічними стежками	Описання історії та особливостей природної пустелі.	Використовуються методи опису, розповіді та демонстрації додаткових матеріалів. Дається можливість для фото
Радянськ	«Золотий фазан»	21:00 - 23:00 120	Вечеря, відпочинок, вільний час. Різні історії екскурсовода. Ночівля.	Екскурсія по базі. Розповідь про цікаві факти Півдня України, жарти, бесіди.	Метод бесіди. Дається можливість для фото на території бази.
Раденськ	Заміський комплекс «Золотий фазан»	8:00 - 10:00	Сніданок, відпочинок, виселення	Екскурсовод повідомляє про наступні зупинки, нагадує про техніку безпеки, жилети.	Метод бесіди. Дається можливість для фото на території бази.
Кринки	Кринки, «В гостях у Остапа Вишні»	11:15 - 12:00	Розповідь про Остапа Вишню та його твори. Відпочинок.	Екскурсовод повідомляє про наступні зупинки, нагадує про техніку безпеки, жилети	Проведення екскурсії, використання методів розповіді. Дається можливість для фото.
Нова Каховка	Нова Каховка, Ресторан «Шабо»	13:00 - 14:00	Обід, відпочинок	Екскурсовод повідомляє про наступні	Дається можливість для фото, відпочинок.

Нова Каховка	Нова Каховка, «Свято-Андріївський кафедральний собор» Набережна, парк «Казкова Діброва», Каховська ГЕС	14:00 - 16:00	Екскурсовод розповідає про об'єкти показу.	Розповідь про історію та особливості об'єктів показу, історію міста.	Використання методів бесіди, наочності та опису, демонстрації додаткових матеріалів з «портфеля екскурсовода», Дається можливість для фотографування та час на відпочинок.
Козацьке	- Солов'їний Гай; - Садиба Трубецького, - Водоспади Трубецького	16:15 - 16:45	Екскурсовод розповідає про об'єкти показу. Історія про козацькі походи.	Розповідь про історію та особливості об'єктів показу, історію села. Розповідь екскурсовода про козаків та їх побут в селі Козацьке.	Використання методів наочності, бесіди та аналогії. Дати можливість сфотографуватися та час на відпочинок.
Одрадокам'янка	Одрадокам'янка, База відпочинку «Козак»	18:00 - 23:00	Заселення, вечеря, відпочинок, вільний час. Історія екскурсовода. Ночівля.	Екскурсія по базі. Цікаві факти Півдня України, жарти, бесіди.	Використання методу бесіди.
<b>День 3</b>					
Одрадокам'янка	База відпочинку «Козак»	7:00 - 9:00	Сніданок, відпочинок, виселення	Екскурсовод повідомляє про наступні зупинки, нагадує про техніку безпеки на дорозі, перевіряє наявність	Використання методу бесіди. Дається можливість сфотографуватися на території бази.
Тягинка	«Пам'ятник Богдану Хмельницькому»	10:30 - 11:15	Екскурсовод розповідає про об'єкти показу	Розповідь про історію та особливості об'єктів показу, історію села.	Використання методів опису, розповіді та демонстрації
Токарівка	Токарівка, Кафе «Синеvir»	11:30 - 14:30	Обід, відпочинок Підведення	Екскурсовод підсумовує результати маршруту.	Використання методу бесіди і питання відповідь. Дається

			підсумків.		можливість для фото.
Херсон	Херсон, ТРЦ «Фабрика»	16:00		Збираються жилети.	Прощання з групою. Можливість зробити фото

Організаційні та методичні вказівки: проведення заходів по техніці безпеки на дорозі, на воді, на сонці;

З собою потрібно мати: 2 літри води, гроші на додаткові покупки, вологі та сухі серветки, кепка, рюкзак, купальник, невеликий рушник, гумові капці, крем для або від засмаги, зручний одяг, закрите взуття, окуляри від сонця.

Розрахунок вартості туру наведено в Таблиці 2.3.

У вартість включено: проживання; харчування; вартість екскурсій; входи на територію.

Додатково оплачується: розваги, дозвілля, додаткові покупки. У вартість не включено: страховка, трансфер.

Таблиця 3.3

### Розрахунок вартості туру

№	Послуги	Вартість на одну особу
1	Оренда велосипеда (спільно з кафе Peloton) За відсутності власного*	100 грн*
2	Обід у ресторані «Шабо»	300 грн
3	Ночівля, вечеря, сніданок у заміському комплексі «Золотий фазан»	1000 грн
4	Екскурсії маркованими маршрутами та екологічними стежками по НПП «Олешківські піски» (група до 12 осіб (дорослих) + 0,5 л. води	60 грн
5	Вхід на територію парку «Казкова Діброва» + корм для тварин*	25 грн
6	Проведення фото-та відеозйомки з використанням території НПП «Олешківські піски»	45 грн
7	Ночівля, вечеря, сніданок на базі відпочинку «Козак»	800 грн
8	Обід у кафе «Синевир»	300 грн

Результатом розробки веломаршруту за темою «Шлях до пізнання» є виявлення потенційного велосипедно-пішохідного кільцевого маршруту з пізнавальними, рекреаційними та спортивно- оздоровчими елементами, для туристів з віковим обмеженням від 18 до 30 років, з переважно літнім сезоном проведення.

Маршрут протяжністю 180,8 км, тривалістю 3 дні, для ознайомлення з пам'ятками архітектури та природними багатствами Херсонської області, у середньому темпі пересування.

Для просування велосипедного туру за темою «Шлях до пізнання», потрібно врахувати, не тільки персональні особливості споживача, а й інші фактори, які можуть значно вплинути на підготовку, та процес формування туру.

Не менш важливою є інформація про вікові обмеження потенційного покупця туру.

В цілях рекламування найкраще використати: соціальні мережі, Інтернет, рекламні платформи, рекламні компанії, друковану рекламу, рекламу в друкованих виданнях.

Завданням є привернути увагу платоспроможної та активної молоді, заохотити дізнатися про цікаві куточки Херсонської області.

Продемонструвати користь даного маршруту, для пересічної людини, у вигляді цікавого активного відпочинку, та можливість отримання вражень від їзди на велосипеді.

Для покращення та надання більшої привабливості, було б доречно освітити такі пункти: опис основних та додаткових пам'яток; рівень складності або рівень підготовки учасників; опис програми туру в місцях показу; презентація маршруту; інформація про дестинації; відео та фото звіти з цієї екскурсії, гарні фото туристів на фоні пам'яток.

Цікаві і можливо суперечливі факти, теорії, міфи та легенди можуть заохотити потенційних відвідувачів, також значним фактором може стати містичність даного туристичного об'єкту.

Для більшої мозкової активності під час фізичних навантажень можна додати: змагання, квести, анімаційні програми, челенджі.

На популярність туру забезпечення довіри нового туриста можуть вплинути: відгуки та коментарі минулих учасників цього туру, коментарі на сторінках у соціальних мережах, лайки на сторінці туристичного агентства, рекламних постах,

Для додаткової рекламної ідеї, можна використати розповсюдження інформації, серед певних цільових груп та аудиторій, методом «порадь другу» або подати заохочення у вигляді знижок для знайомих та родичів.

Календар подій, цікаві фестивалі та виставки допоможуть залучити туристів з інших міст та країн в регіон проведення велотуру.

Отже для остаточного формулювання туру потрібно врахувати побажання споживача, місцеву інфраструктуру, розташування DESTИНАЦІЙ. Прорекламувати та внести правки до опису велосипедного туру.

Формулювання туру передбачає врахування побажань споживача, розташування місцевої інфраструктури та DESTИНАЦІЙ.

А створення реклами та внесення правок в маршрут, створює більш детальний опис велосипедного туру, що також може допомогти у пошуку клієнтів.

### **Висновки до розділу 3**

В процесі проведеного дослідження було визначено, що до основних проблем велотуризму в Україні належать: відсутність фіксованих маршрутів для вело туризму; не належний стан дорожнього покриття; відсутність спеціальних велодоріжок і місць для паркування велосипеда, низький рівень культури дорожнього руху; відсутність активної позиції та серйозного ставлення правоохоронних органів до захисту прав велосипедистів. Таким чином, враховуючи вищезазначені проблеми, нами було запропоновані наступні шляхи вирішення проблем у розвитку велотуризму України:



1. Створення чітких веломаршрутів та системи електронного відображення їх основних характеристик.

2. Звернути увагу органів влади на стан доріг.

3. Місцевим велоактивістам дати відповідним органам місцевої та обласної влади доручення про узгодження і затвердження порядку установки велопарковок та типовий проект цих об'єктів, який повинен бути рекомендований всім.

4. Розміщення соціальних реклам про безпеку велоруку, анонс майбутніх велосипедних заходів.

5. Громадським організаціям, які займаються захистом прав велосипедистів, разом із правоохоронними органами проводити різноманітні освітньо-розважальні заходи, тренінги, які будуть звертати увагу на проблеми велосипедистів, пропонувати методи захисту від злочинців та порушників правил дорожнього руху, підвищувати правову освіту та взаємні доброзичливі відносини велотуристів і правоохоронних органів.

## ВИСНОВКИ

В результаті нашого дослідження, ми прийшли до наступних висновків.

1. Таким чином, в процесі проведеного дослідження було визначено, що велотуризм – це певний вид активного туризму, для якого властивим є застосування велосипеда в якості головного засобу для пересування, та реалізується в різних природних умовах і визначається активним способом пересування по маршруту з використанням фізичних сил туриста. Особливістю велосипедного туризму є залучення громадян до корисного та раціонального проведення дозвілля, удосконалення самопочуття, відновлення сил, поліпшення медичних та фізіологічних показників за рахунок зміни форм діяльності, дозування рухів, правильного і здорового харчування, усунення емоційно-стресових станів.

До головних ознак велосипедного туризму належить: потяг до зміни місць, готовність незручностей, які є нетривалими, бажання до ведення здорового способу життя. Туризм характеризується як багатогранний процес, на які здійснюють вплив різні чинники, щоб додати їх всі, потрібно визначити і структурувати відповідні види туризму. Отже, визначено, що велотуризм прийнято класифікувати за такими критеріями, як: вид, темп, тривалість, складність маршруту і мотивацію до подорожі. Структурування різноманітних видів велотуризму в рамках відповідної класифікації дає можливість розробляти і пропонувати на ринок такий туристичний продукт, який найкраще буде задовольняти потреби та інтереси споживачів, підвищуючи на основі цього його конкурентоспроможність.

2. Визначено, що розробка нового турпродукту у велосипедному туризмі проходить декілька етапів: створення ідей про турпродукт, його якісні та кількісні характеристики; вибір ідеї для турпродукту; перевірка та розробка концепції турпродукту, тобто наділення його деякими споживчими властивостями, що мають відповідати запитам ринку; розробка стратегій маркетингу нового турпродукту, яка базується на його концепції та включає:

визначення цільового ринку певного продукту; позиціонування турпродукту; показники обсягу продажу, доходів, сегменту ринку, які заплановані на перші декілька років; канали розподілу, ціни, бюджет маркетингу на один рік та опис стратегій маркетингу за окремим елементом комплексу маркетингу; економічний аналіз; формування турпродукту в його остаточному вигляді; випробовування турпродукту в різних ринкових умовах; комерціалізація турпродукту, тобто організація його масового продажу.

3. Проаналізовано світовий досвід вело туризму. Основними центрами велотуризму в Європі є: Австрія, Франція, Німеччина, Нідерланди, Англія, Швейцарія. На сьогоднішній день активний відпочинок посідає одне з лідируючих місць у світі за метою туризму. Велотуризм прогресує по всьому світу, що в свою чергу підкреслює необхідність створення веломаршруту європейського рівня в Україні.

4. Велотуризм має деякі особливості порівняно з іншими видами туризму. А саме: спортивний стиль походів, що виражається в економії часу і чіткої організації роботи на маршруті і в таборі; маршрути повинні плануватися так, щоб вони не включали пішохідні ділянки; велосипедні маршрути повинні проходити в максимально високому темпі та дбайливе ставлення до природи.

Основними шляхами розвитку й популяризації велосипедного туризму в Україні мають стати: розроблення державної мережі велосипедних маршрутів з урахуванням стандартів якості; створення комфортних умов для розміщення велосипедистів та безпечного проїзду з велосипедом у літаках, потягах та автобусах; відкриття якісних пунктів прокату та ремонту велосипедів, велосипедних паркінгів, закладів розміщення та харчування, пристосованих для відвідування велосипедистами, а також забезпечення туристичних інформаційних центрів картами і путівниками із зазначенням велосипедних маршрутів; розроблення й реалізація плану маркетингових заходів із просування велосипедного туризму в Україні, зокрема створення сайту із зазначеними велосипедними маршрутами й турами, схемами

велодоріжок у містах. Інтеграція велосипедного туризму в розвиток DESTИНАЦІЙ України сприятиме не лише екологічно стійкій урбанізації та формуванню сталої інфраструктури, а й дасть змогу зробити подорожі доступнішими, кориснішими, безпечнішими в умовах світових динамічних змін та кризи в туризмі.

5. Основними шляхами розвитку й популяризації велосипедного туризму в Україні мають стати:

- розроблення державної мережі велосипедних маршрутів з урахуванням стандартів якості;

- створення комфортних умов для розміщення велосипедистів та безпечного проїзду з велосипедом у літаках, потягах та автобусах;

- відкриття якісних пунктів прокату та ремонту велосипедів, велосипедних паркінгів, закладів розміщення та харчування, пристосованих для відвідування велосипедистами, а також забезпечення туристичних інформаційних центрів картами і путівниками із зазначенням велосипедних маршрутів;

- розроблення й реалізація плану маркетингових заходів із просування велосипедного туризму в Україні, зокрема створення сайту із зазначеними велосипедними маршрутами й турами, схемами велодоріжок у містах.

Крім того, нами було розроблений велосипедний тур – *«Шлях до пізнання»*.

Протяжність: 180,8 км.

Зміст екскурсії: ознайомлення з пам'ятками архітектури та природними багатствами Херсонської області, у середньому темпі пересування на свіжому повітрі.

Маршрут екскурсії: Херсон-Раденськ-Кринки-Нова Каховка-Козацьке-Одрадокам'янка-Тягинка-Токарівка-Херсон.

Вид маршруту: велосипедно-пішохідний кільцевий маршрут з пізнавальними, рекреаційними та спортивно-оздоровчими елементами.

Число туристів: група з 10 осіб віком від 18 до 30 років.

Вартість туру: 2630 гривень.

У ході проведення екскурсії необхідно використовувати методичні прийоми, тобто вміти правильно показати та розказати про об'єкт, зацікавити, та акцентувати увагу групи на розповіді.

## СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Агафонова Л. Туризм, готельний та ресторанний бізнес: Ціноутворення, конкуренція, державне регулювання / Л. Агафонова. – К.: Знання України, 2012. 358 с.
2. Активний туризм - що це таке? // Готель. – 2017. – №2. – С. 18–22.
3. Александрова А. Міжнародний туризм / А. Александрова. – М.: Аспект-прес, 2015. 463 с.
4. Бабурін С. Російський торгово-економічний словник / С. Бабурін., 2005. 525 с.
5. Бейдик О. О. Рекреаційно-туристські ресурси України. Методологія та методи аналізу, термінологія, районування: монографія. – К.: Видавничо-поліграфічний центр «Київський університет», 2001. 395 с.
6. Бойко М. Екологія Херсонщини / М. Бойко. – Херсон: Terra, 2001. 186 с.
7. Бриггс С. Маркетинг в туризмі / С. Бриггс. – К.: Знання-прес, 2005. 358 с.
8. Булгаков А. Велосипедный туризм / А. Булгаков. – М., 2008. – 373 с.
9. Буніч Г. Туристический продукт: теория, практика, инновационные аспекты / Г. Буніч. – М.: Союз-пресс, 2012. 236 с.
10. В Україні затвердили велосипедні державні стандарти [Електронний ресурс] // AVK. – 2019. – Режим доступу до ресурсу: <http://avk.org.ua/2019/10/v-ukrajinizatverdily-velosypedni-derzhavni-standarty/>.
11. Веломапа. Київ – Велосипедне місто: вебсайт. URL: <https://cutt.ly/9hZmRNB>
12. Велотуризм в Україні: поради, маршрути, спорядження. URL: <http://velomozg.com/tipy-i-vidy-velosipedov-polnyj-spisok>.
13. Вільний аналіз ситуації, яка склалася на цей час // Туризм. – №3. – С. 34–40.
14. Власов А.А. Велосипедный туризм / А.А. Власов. – К., 2014. 243 с

15. Все про туризм [tourlib.net/statti\\_tourism/veloturizm.htm](http://tourlib.net/statti_tourism/veloturizm.htm)
16. Горбенко М. І. Велотуризм, як спеціалізований вид туризму України [Електронний ресурс] / М. І. Горбенко // StudFiles. – 2019. URL: <https://studfile.net/preview/8145333/>.
17. Горбенко М. Вплив велосипедного туризму на здоров'я школярів / Микола Горбенко // Проблеми активізації рекреаційно-оздоровчої діяльності населення : матеріали V Всеукр. наук.-практ. конф. – Львів, 2006. – С. 178 – 180.
18. Горбенко М. Фізична підготовка велотуристів до участі в походах I -II категорії складності / Горбенко М. // Фізичне виховання, спорт і культура здоров'я у сучасному суспільстві : зб. наук. пр. – Луцьк, 2005. – Ч. 1. – С. 127-129.
19. Грабовський Ю. А. Спортивний туризм: навчальний посібник / Ю. А. Грабовський, О. В. Скалій, Т. В. Скалій. – Тернопіль: Навчальна книга – Богдан, 2009. 304 с.
20. Громадський прокат велосипедів Nextbike Україна. URL: <https://www.nextbike.ua/uk/Kharkiv/prices/>.
21. Гуменная К. И. Безопасность в велотуризме. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/bezopasnost-v-veloturizme/viewer>.
22. ДБН В.2.3-5:2018. Вулиці та дороги населених пунктів. Київ: Міністерство регіонального розвитку, будівництва та житлово-комунального господарства України, 2018. 61 с
23. Дітц М.В. Соціально-економічний і гуманітарний вимір розвитку торгівлі, готельно-ресторанного та туристичного бізнесу / М.В. Дітц, А.І. Жукова // Збірник тез доповідей Міжнародної наукової інтернет-конференції молодих учених, магістрантів і студентів., м. Харків, 2017 / [ред.кол. К.Д. Гурова та ін]. Харків: ХТЕІ КНТЕУ, 2017 – с. 146-147.
24. Дітц М. В. Сучасні напрями і перспективи вело туризму в Україні / М. В. Романенко, О. В. Яковчук // Молодь в науці: здобутки, проблеми, перспективи зб. Тез доповідей Міжн. Наук . інт-конф., м. Харків, 2019р. /

[редкол.: К. Д. Гурова та.ел.]. – Харків : РВВ ХТЕІ КНТЕУ, 2019. – С. 120 – 122.

25. Дурович А. Активний туризм: сучасний стан та перспективи розвитку / А. Дурович. – М.: Нове знання, 2017. 103 с.

26. Энциклопедия туризма: справочник. – М.: Финансы и статистика, 2003. 368 с.

27. Закон України «Про дорожній рух». URL: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/3353-12/page>

28. Зорин И. Туристский терминологический словарь: справоч.-метод. пособие / И.В. Зорин, В. А. Квартальнов. – М.: Советский спорт, 1999. 664 с.

29. Ильина Е. Туроперейтинг: организация деятельности / Е.Н. Ильина. – М.: Финансы и статистика, 2010. 256 с.7

30. Кабушкин Н. Менеджмент туризма / Н. Кабушкин. – Минск: Новое знание, 2014. 409 с.

31. Как мэры областных центров обустривают велосипедные дорожки в городах [Электронный ресурс] // Слово і діло. – 2019. URL: <https://ru.slovoidilo.ua/2019/05/24/infografika/obshhestvo/kak-mery-oblastnyh-centrovobustrivayut-velosipednye-dorozhki-gorodax>.

32. Кифяк В. Організація туристичної діяльності в Україні / В. Кифяк. – Чернівці: Зелена Буковина, 2003. 312 с.

33. Колесник В. Введення у спеціалізацію: програмний туризм у сфері послуг світового товарообороту / В. Колесник. – М.: Укрспорт, 2016. 59 с.

34. Концепція впровадження велосипедної мережі та відповідної інфраструктури в 2011–2020 роках. Львівська міська рада. URL: <https://cutt.ly/chZmETr>

35. Концепція розвитку велосипедної інфраструктури в м. Києві / Київська міська рада. URL: <https://cutt.ly/yhZmaQ3>

36. Концепція розвитку велоінфраструктури в м. Чернівцях / Міська рада м. Чернівці. URL: <https://cutt.ly/UhXpIWD>



37. Концепція розвитку велносипедного руху і облаштування велосипедної інфраструктури у м. Харкові. Харківська міська рада. URL: <https://cutt.ly/rhZmQXF>

38. Личный опыт: как организовать велоквесты по всему миру. URL: <https://bit.ua/2015/04/quest-bike/>.

39. Любовицький В. Велосипед для здоров'я / В.А. Любовицький. – Миколаїв, 2003. – 142 с.

40. Львівська мерія опублікувала повну онлайнкарту велоінфраструктури міста. Zaxid.net : вебсайт. URL: <https://cutt.ly/dhZmobO>

41. Миронова Ю. В. 12 лучших веломаршрутов Германии [Електронний ресурс] / Ю. В. Миронова // 34 travel. – 2016. URL: <https://34travel.me/post/12-luchshikh-velomarshrutov-germanii>

42. Некрасов С. А. Проблеми та перспективи розвитку спортивного туризму в умовах незалежної України / С. А. Некрасов, І. С. Некрасов // Матеріали наук.-практ. конф.; наук.-теор. зб. Переяслав - Хмельницького державного педагогічного університету ім. Г. Сковороди, Переяслав - Хмельницький, 2010. — С. 192-193.

43. Озіра О. В. Велосипедный туризм [Електронний ресурс] / О. В. Озіра // Записки про подорожі та туризм. – 2019. URL: [https://ozi.pp.ua/velosipednij-turizm-veloturizm\\_14176/](https://ozi.pp.ua/velosipednij-turizm-veloturizm_14176/).

44. Пирожник И. Активный туризм и его значение в хозяйстве / И. Пирожник, 2014. 305 с.

45. Почему в Украине не развивается велосипедная инфраструктура. URL: <https://avto.informator.ua/2019/08/06/velosipednaya-infrastruktura-v-ukraine-chtovklyuchaet-i-chno-nuzhno-dlya-ee-razvitiya/>.

46. Природно-заповідний фонд Херсонської області. URL: <http://pzf.land.kiev.ua/pzf-obl-25.html>

47. Про затвердження плану заходів з реалізації Стратегії розвитку туризму та курортів на період до 2026 року : Наказ Міністерства

економічного розвитку і торгівлі України від 28 грудня 2017 р. № 1902. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/rada/show/v1902731-17#Text>

48. Програма розвитку велосипедного руху у м. Вінниці на 2013–2020 роки. Вінницька міська рада. URL: <https://cutt.ly/uhZmu2q>

49. Смаль І. В. Географія туризму: навч. посіб. для студ. вищ. навч. закл. / Смаль Ігор. – Ніжин: Лисенко М. М. [вид.], 2011. 574 с.

50. Типи і види велосипедів [Електронний ресурс] // Типи велосипедів. – 2016. URL: <http://velomozg.com/tipy-i-vidy-velosipedov-polnyj-spisok>.

51. У Вінниці облаштовують велодоріжку по вулиці Лебединського. Офіційний сайт Вінницької міської ради. URL: <https://cutt.ly/ghZUS2b>

52. Федерація спортивного туризму України. URL: <http://www.fstu.com.ua>

53. Херсон: пам'ятки природи. URL: [https://mistaua.com/Памятки/Памятники\\_природы/?setcity=820](https://mistaua.com/Памятки/Памятники_природы/?setcity=820).

54. Шевчук В. По рідному краю на велосипеді / В.Г. Шевчук. – Одеса, 2007. 200 с.

55. Шлеплер У. Активний туризм / У. Шлеплер. – М.: Міжнародні економічні відносини, 2011. 267 с.

56. Що таке квести? URL: <http://ebookua.org.ua/stat/1287-scho-take-kvesti-v-realnost.html>.

57. Щур Ю. В. Спортивно-оздоровчий туризм: навчальний посібник / Ю. В. Щур, О. Ю. Дмитрук. - К.: Альтерпрес., 2003. 232 с.

58. Bicycle Germany Start Page [Електронний ресурс] // Bicycle Germany. – 2015. URL: [http://bicyclegermany.com/german\\_trains.html](http://bicyclegermany.com/german_trains.html)

59. Preparing Your Cycle Trip in France [Електронний ресурс] // France velo Tourisme. – 2016. URL: <https://en.francevelotourisme.com/tipsand-advice/preparing-your-cycle-trip-in-france>.

60. Roadbike Holidays in Lower Austria [Електронний ресурс] // Roadbike Holidays. – 2017. URL: <https://www.roadbike-holidays.com/en/cyclingdestinations/lower-austria/>.