Міністерство освіти і науки України
Полтавський національний педагогічний університет
імені В. Г. Короленка

Фізико-математичний факультет
Кафедра політекономії

Рекомендовано до захисту
«27» квітня 2021 р.,
протокол № 8
Зав. кафедри _____

Кваліфікаційна робота
на здобуття першого (бакалаврського) рівня вищої освіти

МАРКЕТИНГ ВЕЛОТУРИСТИЧНИХ МАРШРУТІВ ПОЛТАВСЬКОГО РЕГІОНУ

Виконала: студентка IV курсу,
групи Т-46 денної форми навчання
спеціальності 242 Туризм
освітньої програми «Туризм»
Орел А. В.
Науковий керівник:
канд. екон. наук, доцент,
доцент кафедри політекономії
Непокупна Т. А.
Рецензент: канд. пед. наук, доцент, зав. кафедри географії та методики її навчання
Шуканова А. А.
Захищено «4» червня 2021 р.
кількість балів: 95
значення оцінки відмінно
Голова Екзаменаційної комісії
_____ Шуканова А.А.

Полтава – 2021 р.

ЗМІСТ

ВСТУП 3
РОЗДІЛ І. МІСЦЕ І РОЛЬ ВЕЛОТУРИЗМУ НА ТУРИСТИЧНОМУ РИНКУ 6
1.1. Витоки та історія велосипедного туризму 6
1.2. Особливості велотуризму та його регіональна специфіка 9
1.3. Класифікація велосипедного туризму 15
РОЗДІЛ 2. ОСОБЛИВОСТІ ІНФРАСТРУКТУРИ ВЕЛОТУРИСТИЧНИХ МАРШРУТІВ 20
2.1. Інфраструктура велотуризму як маркетинговий інструмент залучення споживачів велопродукту 20
2.2. Вплив інфраструктури велотуристичних маршрутів на економіку регіону……27
2.3. Аналіз ставлення споживачів велопродукту до інфраструктури велотуристичних маршрутів (на основі проведеного опитування) 37
РОЗДІЛ 3. ПРОСУВАННЯ ВЕЛОТУРИСТИЧНИХ МАРШРУТІВ ПОЛТАВСЬКОГО РЕГІОНУ 42
3.1. SWOT-аналіз велотуристичних маршрутів Полтавського регіону 42
3.2. Перспективні напрямки для розвитку велотуризму у Полтавському регіоні 44
3.3. Розробка маркетингової кампанії просування велотуристичних маршрутів Полтавського регіону 48
ВИСНОВКИ 62
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ 65
ДОДАТКИ 70

ВСТУП

Актуальність теми кваліфікаційного дослідження. У сучасному світі великого значення для задоволення життєвих потреб населення набувають подорожі. Як результат, надзвичайно швидкого розвитку набуває туристична індустрія. Це стосується і велотуризму. Надмірна урбанізація призвела до знищення більшої половини зелених насаджень в містах, поширила серед туристів потребу у заміському відпочинку, що сприяє розвитку велотуризму.

Велосипедний туризм вважається своєрідним видом спорту, який приваблює туристів, в першу чергу, своєю високою мобільністю. За один день група туристів-велосипедистів здатна подолати відстань у 100–150 км. Якщо порівняти його із пішохідним туризмом, то велотуризм має деякі переваги: за один похід можна побачити більше цікавих місць завдяки вищій у кілька разів швидкості руху.

Останнім часом велорух у містах набирає стрімкого розвитку, збільшується кількість велосипедистів і велопоїздок. Ці фактори сприяли тому, що велорух стає більш популярним, а тому поступово удосконалюється його велоінфраструктура. Якщо говорити про європейські міста, то у них сформована досить розвинена велоінфраструктура, яка здатна задовольнити потреби як місцевих жителів, так і велотуристів. На жаль, цього не можна сказати про нашу країну. В Україні велосипедний туризм все ще не став масовим видом відпочинку зокрема і через те, що має недостатньо розвинену інфраструктуру. Однак, вважаємо, він має всі шанси для свого подальшого розвитку.

Питання організації велосипедного туризму, побудови функціонуючої велоінфраструктури, їх маркетингової складової висвітлюються у роботах науковців О. Ісаєнко, І. Засідки, Н. Жарської, І. Дудник, О. Борисюк, Н. Ключкович, В. Герасименко, С. Ткачук, М. Мальська та ін. Ці автори у своїх публікаціях проводили дослідження сучасного стану та розглядали перспективи

розвитку велосипедного туризму в окремих регіонах України, визначали його сильні та слабкі сторони, досліджували динаміку можливих змін, а також розглядали важливі питання розробки, маркування, прокладання та просування велосипедних маршрутів. Таким чином, обрана тема дослідження є досить актуальним напрямом.

Мета кваліфікаційної роботи полягає у з'ясуванні особливостей маркетингу велотуристичних маршрутів Полтавської області та специфіки велоінфраструктури регіону.

Для досягнення сформульованої мети слід вирішити такі **завдання:**

- розглянути поняття велосипедного туризму та прослідкувати історію його виникнення в Україні і світі;
- здійснити класифікацію велосипедного туризму;
- виявити особливості інфраструктури велотуристичних маршрутів;
- проаналізувати ставлення споживачів велопродукту до інфраструктури велотуристичних маршрутів (на основі проведеного опитування населення Полтавської обл.);
- здійснити SWOT-аналіз велотуристичних маршрутів Полтавського регіону;
- визначити перспективні напрямки для розвитку велотуризму у Полтавському регіоні та розробити велосипедний тур «Визначні пам'ятки Полтавщини».

Об'єктом кваліфікаційної роботи є функціонування туристичного ринку. **Предметом** – маркетинг велотуристичних маршрутів Полтавського регіону.

Методи дослідження. Теоретичною та методологічною основою досліджень є дослідження вітчизняних і зарубіжних учених, офіційні українські видання. У роботі використано загальнонаукові та спеціальні методи досліджень, у тому числі методи наукової абстракції, аналізу і синтезу, порівняння, метод соціологічного опитування, кількісні та якісні методи

обробки даних. Під час проведення дослідження та інтерпретації результатів використовувались методи узагальнення та системного підходу.

Особистий внесок автора. У роботі узагальнено теоретичні матеріали щодо особливостей маркетингу велотуристичних маршрутів, їх інфраструктурних елементів, впливу велоінфраструктури на економіку регіону та проаналізовано ставлення споживачів велопродукту до інфраструктури велотуристичних маршрутів на основі проведеного опитування споживачів велопродукту з використанням власної складеної анкети. Розроблено й обґрунтовано велотуристичний маршрут «Визначні пам'ятки Полтавщини».

Апробація результатів дослідження. Теоретичні положення, що містяться у науково-дослідницькій роботі були апробовані автором на Міжнародній науково-практичній конференції «Сучасні соціокультурні процеси: компетентісно-аксіологічний аспект» (м. Полтава, 28–29 жовтня 2020 р.) (Додаток А), на V Міжнародній науково-практичній конференції «Потенціал сучасної науки» (м. Київ, 23-24 січня 2021 р.) (Додаток Б), на XXIV науковій конференції здобувачів вищої освіти факультету історії та географії (м. Полтава, березень 2021 р.) (Додаток В), на І Міжнародній науково-практичній Інтернет-конференції «Туризм в умовах невизначеності: від теорії до практики» (м. Дніпро, 12 травня 2021 р.) (Додаток Г).

Публікації. За результатами наукового дослідження автором опубліковано 2 одноосібні наукові праці і 1 у співавторстві загальним обсягом 0,7 умов.-друк. арк.

Структура кваліфікаційної роботи. Робота складається зі вступу, основної частини, яка поділена на три розділи, загальних висновків, списку використаних джерел інформації та додатків. Загальний обсяг роботи становить 90 сторінок, з яких основної частини – 64 сторінки. Список використаних джерел нараховує 45 найменувань.

РОЗДІЛ І. МІСЦЕ І РОЛЬ ВЕЛОТУРИЗМУ НА ТУРИСТИЧНОМУ РИНКУ

1.1. Витоки та історія велосипедного туризму

З моменту появи велосипед став представляти собою не тільки засіб пересування, але і нову можливість щодо організації якісного відпочинку і проведення часу. З удосконаленням велосипеда все виразніше ставали його явні переваги перед іншими видами транспорту - висока мобільність, екологічність, компактність. До того ж, це відмінний засіб для тренування організму і загального оздоровлення. До переваг цього виду транспорту можна також додати низькі витрати при обслуговуванні, особливо в порівнянні, скажімо, з автомобільним транспортом [1, с. 12]. Велосипед як транспорт для подорожі має найвищий коефіцієнт при зіставленні якості і матеріальних витрат.

У 1896 р. чоловік на ім’я Джон Фостер Фрейзер і двоє його друзів вирушили в подорож з Великобританії по всьому світу. Вони проїхали 19237 миль. Їхня подорож пролягала через сімнадцять країн і три континенти. В результаті їх поїздка тривала 2 роки і 2 місяці [2]. У травні 1880 р. було організовано організація «The League of American Wheelmen» в Ньюпорті, Род-Айленд. У той час ця організація стає дуже популярною серед велосипедистів-мандрівників. У 1898 р в організації налічувалося понад 1000000 учасників [2].

Що стосується історії виникнення та розвитку велосипедного туризму в Україні, то він також має досить давню історію. Досліджуючи історію перших велосипедних турів, бачимо, що перші групи чи клуби велосипедистів були засновані в Одесі, Севастополі та Харкові ще в далекому 1887 р. У Києві схожі клуби почали з’являтися у 1892 р. Проте найбільшої популярності велосипедний туризм на території України набув в радянські часи, а перші велосипедні секції - у 50-ті роки XX ст. [3].

Пізніше велосипедний туризм почав набувати більш спортивного вигляду. Про цей факт говорить те, що в 1969 р. в Харкові почала вперше функціонувати комісія з велосипедного туризму на базі Клубу туристів. Пізніше такі ж комісії почали з’являтися і в інших містах та районах України: Житомирський області, Донецьку, Запоріжжі, Києві, Дніпропетровську, Сімферополі, Одесі та інших містах [4]. Зважаючи на поширеність велосипедного туризму на території нашої держави, в 1979 р. вперше тут відбулися республіканські змагання, на яких оцінювалася техніка велосипедного туризму.

На сьогоднішній день на території України успішно функціонує 11 велокомісій, а число всеукраїнських змагань з кожним роком все зростає. Так, наприклад, в 2004 р. відбулося 1 змагання, 2005 р. - 1, 2006 р. - вже відбулося 2 змагання, а з 2009 р. щороку відбувається мінімум 3-4 таких змагань. Загалом, якщо враховувати як всеукраїнські, так і обласні велосипедні змагання, то починаючи з 2009 р. їх щороку нараховується мінімум 20 [3].

У всьому світі існує певна велокультура (Додаток Д). В Європі велосипедні доріжки, що пролягають на тротуарах, зазвичай вимощують плиткою іншого кольору або типу. Це і є умовний поділ доріжки на пішохідну і велосипедну зони. Пішоходи в Європі не заходять на територію, призначену для велосипедистів, що відзначено в багатьох публікаціях.

Сама доброзичлива для велосипедиста країна - Нідерланди. Тут населення будь-якого віку вважає, що крутити педалі - це зручно, екологічно і, звичайно ж, корисно для здоров’я. У містах Нідерландів у кожного другого є «круглі ноги» - так голландці називають велосипед. У них настільки популярний цей вид транспорту, що можна побачити безгоспні велосипеди всюди: біля стін магазинів, в провулках, в парку [5, с. 98-100]. Більше ста велосипедних маршрутів пролягають повз знамениті пам'ятки, а Амстердам просто усіяний доріжками для «круглих ніг». Десяток таких же лежить повз середньовічних вітряних млинів, споглядати які справу воістину зачаровує.

Два або три дні – стільки часу знадобиться досвідченому велосипедистові, щоб проїхати цю країну від початку і до кінця. Відпочинок в Нідерландах –це розкішна екскурсійна складова, поїздки на «круглих ногах» повз тисячі старовинних вітряків, що зачаровують розмірами і красою, і таких же прекрасних архітектурних чудес Амстердама.

Друге місце, відповідно до статистики, займає Данія. Ця невелика скандинавська країна змагається з Голландією - в Данії налічується близько 12000 км велосипедних маршрутів. Середній датчанин у віці від 16 до 65 років проїжджає за рік на велосипеді близько 893 кілометрів [6, с. 3-5]. Велодоріжки в Данії прокладені не тільки в містах, але і на природі. Життя в Данії досить дороге навіть за скандинавськими мірками. Тому подивитися величні північні пейзажі цієї країни з велосипеда є суттєвою економією коштів, порівняно з екскурсію туристичним автобусом. Численні дорожні покажчики для велосипедистів допомагають іноземним туристам спланувати свій маршрут і вчасно повернутися в місто.

Безпосередньо в Копенгагені рухається близько 35% велосипедистів. Майже у кожного місцевого жителя є свій велосипед, а туристам і «безкінним» городянам пропонується понад 2000 центрів прокату велосипедів. У місті понад 400 км обладнаних велосипедних доріжок [6, с. 12-17].

Ще однією країною, в якій добре розвинений велотуризм, є Японія. Токіо – величезний мегаполіс з розвиненою транспортною мережею, в тому числі велосипедної. Пов'язано це з трепетним ставленням японців до свого здоров'я, до прагнення скоротити час очікування в пробках. Повсюди розташовані спеціальні велопарковки і пункти прокату. Всі приватні велосипеди реєструються в поліції, їм присвоюється унікальний номер, а на раму наклеюється табличка з ім'ям власника.

Іспанія є ще одним яскравим представником велосипедного руху. Він зародилося в Барселоні в 2007 р. і продовжує набирати обертів. На

сьогоднішній день більше 30000 барселонців - велосипедисти. У місті діють близько 100 станцій прокату [2]: будь-який житель або турист може взяти велосипед, залишивши заставу, а потім повернути в той же або інше місце. Повсюдно зростає кількість велопарковок.

Париж - одна із столиць, де гостро стоїть проблема забруднення повітря автомобільними вихлопами. Тому все більше місцевих жителів і гостей французької столиці пересідають на велосипеди. На сьогоднішній день у Парижі понад 1500 безкоштовних велосипедних парковок і близько 100 пунктів прокату (вони зручно розташовані біля станцій метро і зупинок автобуса) [6, с. 30-32].

Поширеним є велотуризм у Фінляндії. На 560 тис. жителів припадає 400 тис. велосипедів і лише 200 тис. автомобілів. Загальна кількість велосипедних доріг – 9500 км. Велосипед для місцевих жителів замінює не тільки особистий автомобіль, але і громадський транспорт. У Гельсінкі, наприклад, працює спеціальний сервіс – CityBike – безкоштовних громадських велосипедів [2]. У центрі міста розташовано двадцять шість стоянок з велосипедами, де кожна людина зможе підібрати для себе той велосипед, який є зручним для неї. Людина залишає заставу в розмірі двох євро і може користуватися велосипедом. Гроші повертаються назад, коли велосипед ставиться на своє місце. При цьому, необхідно дотримуватися певних правил. Наприклад, їздити на велосипеді потрібно тільки в межах центральної частини міста, після того як прогулянка завершиться, повернути велосипед на будь-яку стоянку. Особисті блокувальні системи використовувати категорично забороняється.

1.2. Особливості велотуризму та його регіональна специфіка

Велотур – це організована багатоденна туристська велосипедна поїздка. У велотур може відправитися як початківець – любитель активного відпочинку,

так і любителі більш екстремальних маршрутів [7]. Велотури можуть бути розраховані як на новачків, так і на підготовлених спортсменів. При плануванні поїздки всі деталі маршруту обговорюються заздалегідь.

Велотури дозволяють близько познайомитися з природою і долучитися до витоків історії якогось регіону. У будь-який час велопоходу є можливість зробити привал для огляду мальовничих місць. Все це приваблює багато людей, оскільки у міській метушні часто не помічається краса навколишнього світу.

У велосипедного туризму є низка особливостей, які виділяють його з-поміж інших. По-перше, це велика інтенсивність руху, по-друге, охоплюється більший обсяг інформації, більша кількість об'єктів, вражень, ніж у пішого туриста. По-третє, велотурист такий же учасник дорожнього руху, як і інші, і зобов'язаний дотримуватися правил дорожнього руху [8].

Активний відпочинок у вигляді велосипедного туризму є порівняно недавнім продуктом туристичних фірм, проте підпорядковується сформованим стандартам і правилам, за якими будується велотур. Подорож на велосипеді має свої особливості. Якщо похід організований правильно, то велосипед служить туристу зручним і приємним засобом пересування, який дозволяє рухатися з меншою витратою сил на досить великі відстані і присвячувати більшу кількість часу для відпочинку, знайомства з туристичними об'єктами, суспільно корисної праці, полюванні і риболовлі.

Універсальність велосипеда дозволяє вибрати маршрути практично з будь-яким рельєфом місцевості і з будь-якими шляхами. Невеликі відрізки шляху можна поєднати з пішими переходами, ведучи велосипед в руках, або впоратися з декількома бродами. Велосипед є легким і зручним засобом пересування, в разі необхідності його можна перевозити і на інших видах транспорту. Це дозволяє організувати велотури в райони, віддалені від місця проживання туристів, і користуватися на певних ділянках маршруту залізничними, автомобільними, річковими або морськими видами транспорту.

Комбінування подорожі відкриває великі можливості для вибору маршруту. Якщо велосипед обладнаний міцним і містким багажником, на ньому можна перевозити до 20-25 кг багажу. Це дає можливість забезпечувати групу необхідним запасом продуктів, спорядженням і речами [3].

Велотуризм є сезонним, він починається в травні і триває до кінця вересня, іноді довше. У вартість велосипедного туру неодмінно входить оренда велосипеда, проте якщо немає необхідності брати напрокат, то можна відправитися в подорож на своєму власному велосипеді.

Велотуризм, який з кожним роком набуває все більшої популярності, має чимало переваг перед іншими видами спорту та туризму. За допомогою занять велосипедним туризмом можна отримати таку користь: покращення кровообігу; зміцнення серцево-судинної системи; ефективне схуднення та зміцнення м'язів; сприяє розслабленню нервової системи та покращенню загального настрою; підвищує рівень впевненості в собі [6, с. 18-23]. Перевагами велотуризму є: близькість до природи; спілкування з людьми; відчуття осягнення дороги і її таємниць; радість від пройденого шляху; відносно низька вартість; незалежність; безсумнівна користь для здоров'я [9].

Найбільшої популярності у використанні велосипедів займає Європа. Так, у Нідерландах велосипедами забезпечені понад 40% населення, 60% всіх здійснених тут поїздок займають саме поїздки, які здійснюються з діловою метою. Тобто, тут немає нічого дивного, коли на ділову зустріч ваш партнер з'явиться не на авто, а на велосипеді. Ще майже 30% випадків використання велосипедів в Нідерландах здійснюють студенти на учні. Також лідерами за частотою використання велосипедів є Японія, де частота їх використання сягає показника 15%, Голландія з показником у понад 55% та Китай - 77%. А відсоток транспортування малих вантажів за допомогою велосипедного транспорту в країнах Європи становить близько 40% [10].

Також про розвиненість велосипедної інфраструктури в Європі та

Америці говорить факт протяжності спеціально обладнаних велосипедних доріжок. Так, цей показник в містах Європи становить: в Лондоні - 900 м, Парижі - 341 км, а в м. Гельсінкі протяжність велосипедних доріжок сягає показника в 1300 км [10].

Для американців поїздка на велосипеді вже має вигляд майже культу. Так, наприклад у Портленді, штату Орегона показник використовуваності велосипедного транспорту становить лише близько 6%, проте тут можна використовувати цей транспортний засіб цілорічно. Насамперед, це пов’язано з тим, що в Портленді високоякісні спеціально обладнані велосипедні доріжки, більшість з яких обладнані навіть спеціальним покриттям від дощу та снігу, що і дозволяє користуватися велосипедами навіть взимку.

Як вже згадувалося, в м. Гельсінкі, що у Фінляндії, показник розвитку велодоріжок має колосальні показники. Також про широке поширення велосипедного транспорту в місті говорить той факт, що на 600000 жителів в місті припадає близько 200000 автомобілів, а показник велосипедів - 400000 шт. [11, с. 187-190]. Окрім того, в Гельсінкі влада визначила спеціальний підрозділ, який займається організацією та благоустроєм саме велосипедної інфраструктури. Тому окрім велодоріжок тут навіть можна зустріти спеціальні бульвари, де має право пересуватися виключно велосипедний транспорт, що робить такі поїздки ще більш зручними та безпечними.

Ще одним містом у світі, де популярність велосипедів з кожним роком набуває все більшого значення, являється Копенгаген (Данія), де показник використання велосипедів становить 30%. Оскільки показник використання велосипедів в місті має доволі позитивну динаміку, у розвитку вело інфраструктури з'являються певні проблеми: велосипедні доріжки можна зустріти практично на кожній вулиці міста, які з’єднують місто з певними приміськими регіонами, часто можна побачити надмірну завантаженість цих доріжок, що утворює таку ж проблему заторів, як і автомобільного транспорту.

Також з негативних сторін у місті є недостатня кількість велостоянок.

На сьогоднішній день значного розвитку набувають розвиток велосипедної інфраструктури та велосипедного туризму у невеличких американських містах. Не є винятком м. Курітіба на півдні Бразилії. Тут, не зважаючи на досить незначні розміри самого міста є значна розгалужена система велосипедних доріжок, яку влада продовжує розвивати і на даний момент їх протяжність становить близько 240 км [10]. Також в Курітіба не лише населення, а й влада, пропагує використання велосипедного транспорту як засобу пересування та способу здійснити екскурсійні поїздки містом, адже до всіх визначних пам'яток ведуть добре облаштовані велосипедні доріжки.

Ще краще розвинена велосипедна інфраструктура у м. Гаосюн, Тайвань. Тут не лише є якісна, розгалужена велосипедна розв'язка, але й широко розповсюджені послуги з оренди велотранспортних засобів. Так, для того, аби взяти на прокат велосипед, варто оформити членську карту, за допомогою якої ви зможете взяти на автоматизованій велосипедній стоянці велосипед, покататися на ньому і залишити на такій же стоянці в іншому місці. Всі ці переваги користування велосипедами було організовано в межах спеціальної програми «Міський велосипед» [12, с. 176-179].

Також місто відоме серед користувачів велосипедного транспорту тим, що тут велосипедист не повинен сперечатися за право користування смугою велосипедного транспорту, адже облаштовані доріжки таким чином, що на них можуть пересуватися виключно велосипедисти. Так, якщо, наприклад, в Україні велосипедні доріжки є частиною або пішохідної зони, або автошляхів, то тут для велосипедиста відведено спеціальне місце і користуватися ним може тільки він. Цей факт сприяє ще більшому інтересу до використання цього екологічного виду транспорту.

Місто Берлін вважається одним із найбільш зручних та безпечних міст для велосипедистів. Це пов'язано не лише із велосипедною інфраструктурою, але й

взагалі з транспортною, адже місто славиться досить широкими вулицями, де у велосипедиста не забирають право пересуватися велосипедними доріжками (які є значно ширшими, ніж у інших містах Європи чи Америки), адже вони є окремо облаштованими і ніколи не можна побачити, що частину такої доріжки було перегороджено автомобільним транспортом. Також в місті існують чіткі правила дорожнього руху для велосипедистів, за порушення яких передбачені штрафи. Загальна протяжність велосипедних доріжок у Берліні становить 640 км.

Що стосується України, то найбільшої поширеності використання велосипедів набули у таких великих містах, як Львів, Київ та Харків. Використання велосипедів саме з метою туризму - на Півдні України та в Карпатах, де є популярними одноденні тури та тури вихідного дня для вивчення місцевості, а в Карпатах - з метою екстремального велосипедного туризму [13].

Слід зазначити, що облаштування велосипедних доріжок у містах України є недосконалим, адже їх кількість невелика, а місця для них виділено або за рахунок проїжджої частини (передусім, смуги громадського транспорту), або за рахунок пішохідної зони. Часто це призводить до т. зв. «конфлікту інтересів» та може призводити до сутичок між іншими учасниками дорожнього руху. Так, в Києві вже є велика кількість облаштованих велосипедних доріжок, які не обмежують рух інших учасників руху. Також, за останні роки в місті було організовано спеціальні служби прокату велосипедного транспорту, де так само, як і Тайвані, можна за допомогою спеціально оформленої карти брати на прокат транспорт, покататись та залишити його на такій же стоянці. При цьому розроблено мережу спеціальних стоянок для велосипедного транспорту, а про їх місця можна дізнатися зі спеціально розробленої мапи, на якій зображені не лише місця стоянки велосипедів, але й всі велосипедні маршрути, що є в місці.

Що стосується невеликих містечок, а також м. Львів, то тут складність у використанні велосипедів пов’язана із досить вузькими вуличками, де часом складно розминутися двом авто, а про виділення місця для велодоріжок годі

вести і мови. Однак, через надмірну урбанізацію та проблеми з екологією і загазованістю повітря у містах, влада практично всіх міст займається розробкою спеціальних програм, спрямованих на розвиток велотуризму за рахунок покращення велосипедної інфраструктури.

Отже, за останні роки практично весь світ приділяє значної уваги розвитку велотуризму.

1.3. Класифікація велосипедного туризму

Сучасний велосипедний туризм дозволяє кожному, хто має бажання ним займатися, відчути всі його переваги, адже дозволяє насолодитися всією місцевістю без суттєвих проблем. Часто велотуризм залежить від виду велосипеду, що при ньому використовується, однак часто турист сам обирає вид велосипедного транспорту за своїми вподобаннями, його характеристиками. Саме тому, для кращого розуміння велосипедного туризму варто звернути увагу на види велосипедів, що використовуються для занять велоспортом чи велотуризмом.

Велосипеди для занять велотуризмом поділяють на такі види:

1. Шосейно-гоночні велосипеди, які призначені для руху по рівній гладкій поверхні. Особливістю даного виду велосипедів являється наявність тонких шин-трубок. Однак, для занять велосипедним туризмом за допомогою даного виду велосипеду, варто враховувати той факт, що потрібно мати досвід роботи з ними, адже вони не призначені для ділянок із переміжною місцевістю.

2. Туристичні велосипеди, або туринги. Переваги цього виду велосипедів такі: легкість ходу як по рівній дорозі, так і ґрунтовими дорогами; добра курсова стійкість; велика вантажопідйомність; широкий спектр передач (в середньому 18-27) [14]. Однак, незважаючи на всі перераховані переваги, у турингів також є і недоліки: невисока маневреність; помірна прохідність

технічно складними трасами. Обирати туринги варто для здійснення класичних та спортивних велосипедних турів різними видами туристичних трас, окрім екстремальних та надскладних.

3. Гірські велосипеди (Mounting Bike) [14]. Вважаються до сьогоднішнього часу одними із найпопулярніших видів велосипедів, хоча їх поява датується 80-ми роками минулого століття. Нині можна зустріти декілька найпопулярніших їхніх назв: маунтінбайки, позашляховики, байки тощо. Їх відрізняє від інших велосипедів досить грубий зовнішній вигляд - масивна рама та міцні 26-ти дюймові колеса. Вони розроблені спеціально для пересування особливо складною місцевістю. Також гірський велосипед можна вважати досить універсальним велосипедним транспортом, адже він підходить як для міських доріг, так і для спорту чи занять велосипедним видом спорту.

3. Велосипеди-гібриди - один із найновіших видів велосипедного транспорту та гібрид гірського велосипеду та турингу. Його універсальність полягає у великій кількості передач, масивних великих колесах та амортизаторам на передніх колесах. Гібриди найкраще пристосовані для класичних велосипедних турів, однак їх властивості дозволяють використовувати їх для проходів складними пересічними місцевостями.

4. Дорожні велосипеди. Особливостями таких велосипедів є м’яке сідло, яке високо розташоване. Такий вид конструкції є найбільш зручним для користувачів велотранспорту. Також до переваг належить їх невисока вартість.

Отже, відповідно до видів велосипедів користувачі обирають спосіб їхнього використання, який з кожним роком все частіше набуває вигляду саме туристичних походів. Тому дещо детальніше розглянемо основні види велосипедних туристичних походів.

Класичний велотуризм є звичним для всіх видів туристичних походів: використання ночівлі на природі з палатками, приготування їжі на вогнищі та хороша компанія. Темп пересування та вибір дистанції залежить від групи, що

здійснює тур, а також їхньої фізичної підготовки та обраної місцевості [15, с. 34-37]. До переваг цього виду велотуризму належить те, що, на відміну від пішого класичного туризму, туристи можуть пересуватися досить швидко та на значні відстані. Також пересування із вантажем буде максимально зручним, бо його не потрібно нести, що також пришвидшує пересування.

Цивілізований велотуризм - досить популярний та поширений вид активного туризму, що здійснюється з використанням велосипедного транспорту [1, с. 9-11]. Особливістю здійснення такого виду турів є те, що ночівля відбувається не у палатках на природі, як у класичному його варіанті, а в готельних підприємствах. Також харчування зазвичай відбувається в кафе, ресторанах та столових, проте може використовуватися і можливість приготування їжі на вогнищі. Всі ці аспекти залежать від можливостей та бажання туристів.

Перевагами цивілізованого велотуризму є такі:

- легкий вантаж, який повинен бути на велосипеді. Це відбувається з тієї причини, що ночівлі будуть в готелі. Немає ні наметів, ні термобілизни, ні інших речей, які потрібні для мінімального комфорту під час туристичного відпочинку на велосипедах;

- їжа купується в магазинах або кафе, що теж полегшує вантаж;

- можливість пройти невелику або тривалу відстань за короткий час, що не віднімає багато сил і енергії [1, с. 13-18].

Цей вид велотуризму часто називають європейським видом спорту, що пов’язано із бажанням займатися велоспортом, однак туристи не готові відмовитися від комфорту, що надають готельні підприємства. Таким чином, цивілізований вид велотуризму є одним із найбільш підходящих для туристів-початківців та тих, хто не може відмовитися від цивілізованого комфорту.

Пізнавальний велотуризм є найпростішим та найпоширенішим видом велосипедних турпоходів для нашої місцевості. Основною метою цього виду

туризму є велотури з оглядом місцевих культурних та історичних пам'яток природи та архітектури [16, с. 98]. Його тривалість та маршрут повністю залежить від туристів, які здійснюють велотур, тобто від бажання побачити щось цікаве. Також тури можуть бути розраховані на день, декілька днів чи тиждень. Зупинки, які здійснюють туристи зазвичай заздалегідь продумані, місця ночівлі, харчування тощо також повністю залежать від можливостей та бажання туристів.

Спортивний велотуризм є досить складним видом, адже полягає в проходженні досить складних трас, часом із перешкодами. Такі туристичні шляхи часто мають вигляд складних лісових доріжок, пересічної місцевості тощо. Цей вид відпочинку потребує офіційного оформлення певних документів, а також ведення докладної і ретельної статистики за весь велопохід [3]. Це потрібно для того, щоб походу і відповідно туристам зарахували певну спортивну категорію, яка потрібна для професійних інструкторів і для участі в найрізноманітніших велопоходах.

Велотуризм, що полягає у здійсненні велоперегонів. Як і спортивний, потребує значних фізичних навичок, адже його головною метою є подолання якнайбільшої відстані. Під час здійснення цього виду туризму особливим видається те, що тут не потрібна велика кількість речей, адже основною метою є саме швидке подолання великих відстаней. Таким чином, велотуристи здійснюють зупинки на ночівлю в готелях чи хостелах, а харчуються в кафе чи ресторанах, або купують готову їжу в магазинах. Під час заняття цим видом велотуризму потрібно використовувати спеціальні шосейні велосипеди [1, с. 17-21].

Екстремальний велотуризм насамперед пов'язаний із появою МТВ (mountain bike). Маршрут для такого туризму вибирається складніший. Ідеальним варіантом є гори, болота, важкопрохідні ліси. Поєднання бездоріжжя, рівних доріг і пам'яток - основа екстремального туризму. Безумовно, ночують такі велосипедисти в наметах на природі. Інші екстремали цікавляться не

пам'ятками, а, виключно, дорогою. Ночувати воліють в готелях, адже головне для них - вичавити з байка максимум. Мабуть, краще за всіх володіють велосипедом і знають його можливості.

Велотуризм пригодницький – організація подорожей у важкодоступні місцевини - тропічні ліси, гори і пустелі. Зазвичай таку групу супроводжує автобус для підстраховки. Завжди можна скористатися його послугами в разі дощу, негоди або просто втоми [16, с. 98-102].

Велотуризм також поділяється залежно від тривалості:

1. Одноденні походи – його особливістю є те, що після проходження певної відстані, турист повинен ввечері повернутися додому.

2. Походи вихідного дня – дводенна поїздка з однією ночівлею. Ідеальним варіантом цього виду туру є такий, коли туристи виїжджають в похід в суботу зранку, а в неділю ввечері повертаються назад. При цьому туристи можуть самостійно обирати спосіб ночівлі (в готелях чи туристичних наметах) та харчування.

3. Багатоденний – немає жодних обмежень ні у виборі траси, ні у способі ночівлі чи харчування [1, с. 23-28].

Таким чином, велосипедний туризм, який виник не так давно, проте швидко набирає популярності, має широкий вибір видів, який знайде свого прихильника будь-якого віку. Саме тому, для кращого розуміння та свого вибору серед активного виду відпочинку, варто розібратися з його можливостями, перевагами та недоліками.

РОЗДІЛ 2. ОСОБЛИВОСТІ ІНФРАСТРУКТУРИ ВЕЛОТУРИСТИЧНИХ МАРШРУТІВ

2.1. Інфраструктура велотуризму як маркетинговий інструмент залучення споживачів велопродукту

Інтерес до велосипедного туризму у нашій країна, так само, як і в країнах Європи, поступово зростає. У процесі розробки проблеми формування оптимальної туристської інфраструктури варто спиратися на призначення ринкової інфраструктури, що полягає у врегулюванні взаємодії елементів ринкової системи, оптимізації руху товарно-грошових потоків і забезпечення розвитку ринкових відносин. Найбільш ефективним засобом регулювання економіки вважається вплив на виробництво через інфраструктуру [17].

Під поняттям *інфраструктура туризму* розглядають комплекс різних видів діяльності, які пов’язані зі створенням умов для реалізації туристських послуг. Існує і інше трактування туристичної інфраструктури, відповідно до якого це сукупність різноманітних об'єктів, які застосовуються з метою задоволення потреб туристів. Якщо у першому випадку наголос ставився на діяльнісному, динамічному аспекті, то в другому – наголошується на матеріально-технічному, статичному прояві туристичної інфраструктури.

Туристична інфраструктура сприяє виробництву туристичного продукту. Це попередньо розроблений комплекс туристичних послуг, у якому поєднуються не менше, ніж дві такі послуги. Вони реалізуються або пропонуються з метою реалізації за встановленою ціною. В ціну включені витрати, що пов’язані із послугами перевезення, розміщення та інші туристичні послуги, які не є пов'язаними із перевезенням і розміщенням. До таких послуг відносять, наприклад, послуги з організації відвідувань об'єктів культури, відпочинку та розваг, продажу сувенірної продукції тощо.

Під поняттям *інфраструктура туристичного бізнесу* розуміють сукупність організаційних структур і нормативно оформлених процедур, які забезпечують функціонування та взаємодію суб'єктів туристичної діяльності і регулюють рух матеріальних, фінансових, інформаційних потоків між ними та зовнішнім (соціальним і природним) середовищем [18, с. 124]. А. Гайдук притримується думки, відповідно до якої структура туристичної ринкової інфраструктури містить у своєму складі три основні складові: інституційну, інформаційну та регламентуючу [17, с. 173].

Інституційна складова складається із загальних інституцій (транспорт, готелі, банки, страхові компанії, митниця, інвестиційні фонди тощо) і спеціалізованих інституцій (туристичні фірми, рекламні підприємства, спеціалізовані страхові компанії, служби маркетингу тощо). *Інформаційну складову* утворюють такі елементи: розповсюдження інформації; інформаційний та рекламний бізнес; інформаційно-туристичний ресурс, який розуміють як необхідність створення образу романтичної подорожі, який би приваблював туристів, стимулював туристичну активність і забезпечував би ефективне використання туристичного потенціалу регіону. До складу *регламентуючої складової* туристичної інфраструктури входять нормативно-правові акти, які здатні регулювати відносини у цій сфері життєдіяльності суспільства. Правова регламентація розвитку туристичної інфраструктури здійснюється: *на державному рівні* – Верховною Радою, Кабінетом Міністрів, Міністерством економіки; *на регіональному рівні* – місцевими органами влади та самоврядування [17, с. 174].

Ми погоджуємося із думкою, що туристична інфраструктура зумовлюється туристським споживанням, яке у вартісному вимірі складається із сукупності туристських витрат, до яких належать: комплексні тури (пакет послуг); послуги щодо розміщення (короткотермінового проживання); харчування та напої; послуги пасажирського транспорту, екскурсійне

обслуговування; послуги перекладача; організаційні послуги туроператора, турагента; рекреаційні, культурні, розважальні, спортивні заходи; придбання сувенірної продукції, фототоварів, відвідання магазинів; страхування та ін.

Отже, туристські витрати – це споживчі витрати споживача, що пов'язані із забезпеченням його потреб як туриста, і здійсненні ним перед, упродовж та після поїздки і у місцях відвідання. На нашу думку, сприяння задоволенню туристських потреб та можливості здійснити необхідні споживчі витрати туристом має бути головною метою розвитку туристичної інфраструктури. Відмітимо те, що туризм безпосередньо або опосередковано, шляхом туристського споживання, здійснює стимулюючий вплив на розвиток багатьох видів економічної діяльності. Серед таких можемо назвати транспорт, готелі, роздрібну торгівлю, харчову промисловість, будівництво, зв'язок, страхування, діяльність у сфері відпочинку і розваг, культури та спорту. Крім цього, туризм стимулює пожвавлення місцевої економіки та створення додаткових постійних та сезонних робочих місць [19, с. 124].

Туристична інфраструктура охоплює: *туристичні ресурси* – сукупність природних, історичних, культурних, соціально-економічних ресурсів, які задовольняють потреби туриста; *суб'єкти туристичної діяльності* – це суб'єкти господарювання, які є зареєстрованими у встановленому чинним законодавством тієї чи іншої країни порядку, і мають ліцензію або дозвіл на здійснення діяльності, пов'язаної із наданням туристичних послуг та внесені до Державного реєстру суб'єктів туристичної діяльності; *туристичну індустрію,* яка є сукупністю суб'єктів туристичної діяльності, організаційних структур підприємств харчування, транспорту, торгівлі, закладів культури, освіти, спорту тощо, та які забезпечують надання послуг, виробництво та реалізацію товарів для задоволення потреб туристів; *туристичні послуги* пов’язані із розміщенням, харчуванням, інформаційно-рекламним обслуговуванням, а також послуги, що надаються закладами культури, розваг, які спрямовані на задоволення потреб

туристів; *туристичний продукт* – це попередньо розроблений комплекс, у якому поєдналися такі послуги, які реалізуються або пропонуються до реалізації за єдиною ціною. До таких відносять: послуги з перевезення; послуги по проживанню; інші туристичні послуги, які не є пов'язаними із перевезенням і проживанням [19, с. 130].

Туристична інфраструктура виконує функції забезпечення функціонування та взаємодії суб'єктів туристичної сфери, регулювання матеріальних, фінансових та інформаційних потоків. Основою інфраструктури туризму вважається готельне господарство, яке матеріально забезпечує функціональну гостинність.

Якщо говорити саме про *велосипедний туризм*, то у наукових дослідженнях його розглядають як активний вид спеціалізованого спортивного, туризму, неолімпійського виду спорту [20, с. 24]. Туристичне об’єднання велосипедистів пояснює поняття «велотуризм» як такий тип подорожі, при якому основним транспортом пересування є велосипед.

Велосипедний туризм вважають захопливим і відносно недорогим видом активного відпочинку і спорту, адже все, що потрібно для катання на велосипеді – це велосипед і задовільна фізична підготовка. Крім цього, велотуризм вважається найбільш екологічно чистим, безпечним і корисним для здоров’я видом подорожей.

В Україні велосипедний туризм набув значного поширення завдяки популяризації самого велосипеда як екологічного і дуже зручного виду транспорту. Велотуризм є одним із найдоступніших на сьогоднішній день видів туризму в Україні, при цьому він екологічний як для природи, так і для мандрівників. Велотуризм – це чудовий спосіб не лише гарно провести час, розширити кругозір та познайомитись з невідомими раніше куточками рідної країни, а й зміцнити здоров’я та підтримувати себе в тонусі [21, с. 103].

Надзвичайно важливу роль у розвитку велотуризму відіграє його інфраструктура, про яку уже згадувалося раніше. Вона поєднує у собі: велосипедні шляхи, засоби організації дорожнього руху, об'єкти сервісу, елементи благоустрою та штучні споруди. У світовій економіці туризм вважається однією із найбільш прибуткових і найбільш динамічних галузей. Він надає можливості для розвитку національних економік, впливає на збільшення валютних надходжень за рахунок розвитку в'їзного туризму.

Завдяки наданню туристичних послуг досягли успіхів чимало країн: Греція, Єгипет, Туреччина, Іспанія, Таїланд, Танзанія та багато інших. Орієнтація на розширення сфери туристичних послуг у зарубіжних країнах показує, що туризм має стати однією з пріоритетних галузей економіки і в Україні. Якщо говорити про рівень використання внутрішніх рекреаційних ресурсів України, то він становить лише близько 8 % [22, с. 121]. Причинами цього є низький рівень життя населення України, недосконала державна політика у туристичній галузі, незадовільна діяльність самих туристичних фірм. Усунення цих причин поряд з прийняттям ефективних управлінських рішень турфірмами щодо реалізації системи маркетингових заходів, популяризації туризму могли б покращити ситуацію у туристичній галузі в цілому та велотуризмі зокрема.

Будь-яка фірма, незалежно від її розміру та виду діяльності за умов наявності конкурентного середовища використовує різні інструменти маркетингу. Маркетинг характеризується як такий вид людської діяльності, що спрямований на задоволення нестатків і потреб ринку. Якщо раніше говорили про маркетинг товарів, то останнім часом сфера дії маркетингу розширилась. На сьогоднішній день маркетинг включає як товари, так і послуги, організації, місця та інформацію. Крім цього, з'явилось нове поняття – маркетинг послуг, до сфери якого саме і належить туризм [19, с. 56].

Проаналізувавши визначення маркетингу у різних джерелах, ми дійшли висновку, що маркетинг, в першу чергу, дає можливість досягнути цілі фірми. Головною метою діяльності підприємства вважається зростання прибутковості від виду діяльності. З метою досягнення такої мети підприємствам, що задіяні у туристичній галузі, потрібно залучати потенційних клієнтів і постійно збільшувати кількість постійних споживачів туристичних послуг. Як відомо, клієнтів можна не просто залучити, а й утримати лише тоді, коли вони зацікавлені в отриманні послуг саме від цієї фірми. Маркетинг дає можливість кожній туристичній фірмі утримати своїх клієнтів [19, с. 58].

Під поняттям «туристський маркетинг» розуміють таку діяльність, яка є основною для туристичних підприємств, націлена на те, щоб дослідити та визначити туристські потреби споживачів, розробити і запропонувати для продажу відповідний комплекс послуг і товарів, направлених на задоволення цих потреб [23, с. 28]. Головне завдання туристського маркетингу полягає у тому, щоб максимізувати дохід, який отримує підприємство, що займається туристичною діяльністю, у результаті продажу своїх товарів і послуг. Тому проводяться дослідження та розробляються заходи, які націлені на сукупність людей, які є носіями туристичних потреб.

Будь-яке маркетингове дослідження передбачає вивчення та здійснення аналізу ринку туризму, а саме: визначення ємності ринку та його сегментація, визначення цільового ринку, закріплення позиції на ринку. Усі ці завдання направлені на визначення кола споживачів і виявлення їхніх туристичних потреб. Відповідно до цих потреб споживачі поділяються на однорідні групи, з яких обираються найпривабливіші. Вони утворюють цільовий ринок, тому для таких груп споживачів розробляється комплекс маркетингу. Комплекс маркетингу розробляється відповідно до позиції туристських благ і послуг на ринку. Його утворюють змінні чинники маркетингу, уся множина яких використовується з метою одержання цільового доходу. Усі ці змінні можна

об’єднати у чотири основні групи: турпродукт – це комплекс послуг і товарів, які разом утворюють подорож, яка пропонується споживачеві туристичних послуг; ціна – це певна грошова сума, яку споживач має сплатити для того, щоб отримати даний комплекс товарів та послуг; розповсюдження – це діяльність туроператорів і тур агентів, яка направлена на наближення турпродукту до споживача та передачі йому прав власності на даний комплекс послуг і товарів; просування – це діяльність туристичних підприємств, спрямована на розповсюдження відомостей про турпродукт і приведення аргументів покупцям з приводу того, чому вони мають його купити [18, с. 125].

Кожна цікава туристична історія тісно пов’язана з питанням про те, як подати її людям. Наявні маркетингові навички туроператорів можуть допомогти продати туристичний продукт споживачам (у нашому випадку – велотуристам), адже тільки тоді, коли історія буде успішно продаватися, велосипедний туризм зможе приносити економічні вигоди.

Для масового залучення туристів до розвитку велотуризму важливе значення має інфраструктура. Очевидно, що можуть існувати відмінні туристичні гіди і найрозвиненіші маркетингові та стратегічні документи. Проте якщо інфраструктура, необхідна для велосипедного туризму відсутня і велосопедисти не мають можливості безпечно їздити, тоді жодна із туристичних організацій не досягне своєї мети. Саме через це кращим способом просування велосипедного туризму є забезпечення його відповідною інфраструктурою. Якщо велосипедисти будуть відчувати себе комфортно на маршруті і не матимуть жодних критичних проблем, репутація велосипедної траси буде швидко поширюватися [18, с. 126].

Розумно продумана, якісна велосипедна інфраструктура зможе зробити важливий внесок у безпеку і комфорт велосипедистів. Як показує практика, вибір кращого способу регулювання руху на велосипеді є не зовсім простим

завданням. Існує таке припущення, що краще зовсім залишитися без інфраструктури, ніж мати її в неналежному і небезпечному стані.

Тому можна взяти за основу такі основні умови, які варто реалізовувати у процесі побудови інфраструктури велосипедного руху: забезпечення безпеки – це правило передбачає пересування з невеликою швидкістю по рівнинній місцевості або по спеціальному, добре підготовленому маршруті; наявність прямого маршруту – тобто прибуття велосипедистів до місця їх призначення по найкоротшому і швидкому маршруту; траса і маршрут мають бути безперервними; зручність траси передбачає гладкість дороги, наявність бордюрів і пандусів, відсутність перешкод; привабливість маршруту – велосипедисти мають проїжджати повз визначні пам'ятки, їхня маршрути мають бути забезпечені місцями для відпочинку, мати доступ до води, можливість відпочити на лавках [24, с. 93].

Таким чином, інструменти маркетингу, які використовуються у просуванні турпродукту, здатні покращити продаж велотуристичних товарів і послуг споживачам, залучити нових клієнтів до велотуризму. Особливу роль у цьому відіграє вело інфраструктура, яка здатна вплинути ще й на зміну засобів пересування. Тож вважаємо за доречне розглянути організаційні аспекти інфраструктурного забезпечення велотуристичних маршрутів та їх вплив на економіку регіону.

2.2. Вплив інфраструктури велотуристичних маршрутів на економіку регіону

Інфраструктура, яка є добре спланованою, модернізованою і у якої є підтримка – є необхідною умовою для того, щоб залучити найбільшу кількість велотуристів. За умови постійного підтримування інфраструктури надзвичайно важливо враховувати безпеку та комфорт вело туристів [22, с. 254]. Досить

часто процес розширення мережі маршрутів велотуризму характеризується тим, що має різні дилеми при плануванні велосипедних маршрутів. Учасники велотуризму мають визначати загальні інтереси, а проблеми, які виникають, повинні перетворюватися у загальні для всіх можливості.

Однією зі складових велосипедної інфраструктури є веломаршрути. Їх велосипедисти використовують для здійснення руху. Існує класифікація вело маршрутів: за видом маршруту їх поділяють на лінійні, кільцеві та радіальні; залежно від складності – легкі, середньої складності та складні. Визначальним елементом інфраструктури веломаршрутів є велосипедні шляхи. Вони поділяються на ґрунтові, з покриттям із природного каменю, бетонні, асфальтобетонні, зі збірним покриттям залежно від типу покриття на території прокладання [17, с. 173].

Розрізняють такі основні типи велошляхів: велодоріжка – це фізично відділений простір, призначений для руху велосипедистів. Залежності від кількості смуг руху велодоріжка може бути одно-, дво- або багато смуговою; залежно від місця розташування – суміщеною з пішохідними доріжками або розташована окремо; велосмуга – це елемент проїзної частини, призначення якого – здійснення одностороннього або двостороннього руху велосипедистів [25, с. 241].

Призначенням засобів організації дорожнього руху у велотуризмі є регулювання руху транспортних і пішохідних потоків, забезпечення ефективності і безпеки дорожнього руху. Це: дорожні знаки і покажчики (попереджувальні, пріоритету руху, забороняючі, наказові, інформаційно-вказівні, сервісу, таблиці додаткової інформації), світлофори та дорожню розмітку. Реалізація велосипедного руху вимагає наявності необхідних обов’язкових елементів інфраструктури, які б могли забезпечувати інформування велосипедистів про стан дорожнього полотна, можливі ремонтні або технічні роботи на маршруті, місця розміщення елементів обслуговування велосипедистів тощо. До таких належать пристрої, що забезпечують

функціонування засобів інформації – контролери, детектори, пристрої, призначені для обробки та передачі інформації, засоби диспетчерського зв’язку, комп’ютери [25, с. 242].

Маршрути, призначені для велотуризму, прокладають на місцевості різного характеру. Тому важливими для комфортного велосипедного руху є засоби подолання перепадів висот, які, як правило, зустрічаються на велошляху. Для того, щоб зручно подолати різкі невеликі перепади висот між рівнем автомобільної дороги і велосипедної доріжки, використовують асфальтові, бетонні або гумові з’їзди, пандуси, велосипедні підйомники та ліфти. Крім цього, можуть бути встановлені металеві рампи, понижені або скошені бордюрні камені. На тих ділянках велосипедного шляху, на яких є поздовжній ухил, більший, ніж нормативний, облаштовують велосипедні підйомники, що за типом наближаються до гірськолижних, або ж облаштовують велосипедні ліфти [26, с. 103].

До не менш важливих складових велоінфраструктури, які забезпечують комфортну та приємну атмосферу для велосипедів, належать елементи благоустрою. Це можуть бути засоби, що використовуються для огородження, освітлення та озеленення; що підвищують рівень безпеки руху велосипедистів та здатні покращити візуальний ряд; малі архітектурні форми (лави, альтанки, скульптури, фонтани та ін.); об’єкти велосипедного сервісу (велостоянки, станції технічного обслуговування, пункти велосипедного прокату та зберігання велосипедів, заклади харчування та торгівлі, місця відпочинку) [17, с. 174].

З метою забезпечення зручності стоянки для велосипедистів, як правило, розміщують недалеко від музеїв, інформаційних центрів, магазинів, кафе та автостанцій. Пункти, що надають послуги з прокату велосипедів та відповідного спорядження, яке є необхідним для подорожі (велошоломи, велорукавиці, набори ключів, помпи і камери тощо), розміщують поряд із центральними автошляхами для того, щоб їх можна було легко відшукати.

Асортимент велосипедів у таких пунктах прокату є досить різноманітним. Крім цього, на автошляхах, уздовж яких пролягають велосипедні маршрути, варто облаштувати місця придорожнього відпочинку. Це можуть бути альтанки та колиби, що мають зручні під'їзні шляхи, місця, призначені для зберігання та обслуговування велосипедів [25, с. 243].

До засобів розміщення, які розраховані на любителів велосипедного туризму (місце для зберігання велосипедів, велостоянка, велосипедна мийка зі спеціальними щітками та набором інструментів, можливості для організації харчування та надання супутніх послуг) висуваються особливі вимоги. Наприклад, на закладах розміщення, призначених для велотуристів, мають бути встановлені інформаційні стенди або щити зі знаками, які інформують велосипедистів про наявність тих чи тих зручностей.

У процесі здійснення руху на велотранспорті можуть з'являтися природні перешкоди, тому з метою безпечного функціонування автошляхів важливим питанням є створення т. зв. штучних інженерних споруд. Для цього можна використати такі штучні споруди, як мости (мостові переходи, шляхопроводи, естакади, велополітени, монорельси), штучні споруди, що зустрічаються у гірській місцевості (підпірні стінки, галереї, протилавинні та протиселеві споруди), тунелі, водоперепускні труби, транспортні розв'язки [27, с. 245].

Загалом, організація велосипедного руху та велосипедної інфраструктури у різних країнах світу має свої характерні особливості. Країни Європи з якісною велоінфраструктурою мають вищу питому вагу велосипедного транспорту, отож існує тісний зв'язок між якістю велоінфраструктури та її використанням. Елементи велоінфраструктури використовують як місцеві жителі, так і велотуристи. Найбільша питома вага велосипедистів у Нідерландах (26 %), Бельгії (19 %), Німеччині (10 %).

Таким чином, елементи велоінфраструктури можуть забезпечити належне функціонування велосипедного туризму, підвищити його привабливість, зробити його конкурентоспроможним поряд з іншими видами туризму.

Аналіз останніх публікацій, у яких обговорюються проблеми, пов'язані із організацією спортивно-оздоровчого туризму в Україні та її регіонах, засвідчив те, що природно-ресурсний та історико-культурний потенціал у нашій країні використовується для потреб велосипедного туризму не у повній мірі [28, с. 192]. Вивчення рівня розвитку туризму на території нашої країни виявило основні комплексні проблеми у розвитку велосипедного туризму, а саме: недостатня державна підтримка розвитку туризму в Україні; обмежене фінансування туристичної галузі; складність процедури узгодження інвестиційних проектів; несприятливі умови для залучення інвестицій, які були б спрямовані на створення велосипедних доріжок; відсутність розвитку та пропаганди молодіжного туризму, зокрема у освітніх закладах; недостатній розвиток туристичної інфраструктури; відсутність можливості перевезення велосипедів у громадському транспорті; незначна кількість пунктів прокату велосипедів у регіонах; не облаштовані місця короткочасного відпочинку туристів та стоянки велосипедів [22, с. 120].

Також перешкодами у розвитку велосипедного туризму є: відсутність індустрії відпочинку та розваг, відсутність облаштування місць, призначених для короткочасного відпочинку туристів, надзвичайно поганий стан доріг, відсутність під'їздів до багатьох популярних туристичних об'єктів; незадовільний стан пам'яток культурної спадщини; недостатня забезпеченість туристичної галузі висококваліфікованими спеціалістами; неефективна діяльність структур, що займаються забезпеченням екологічної безпеки територій для розвитку рекреаційного бізнесу; відсутня взаємодія між місцевими органами виконавчої влади та органами місцевого самоврядування,

яка була б направлена на забезпечення розвитку рекреації у регіоні; відсутність системного рекламно-інформаційного забезпечення [22, с. 247].

Слід констатувати, що у будь-якій області України не вистачає якісної велоінфраструктури, дорожніх покажчиків та велореклами. На нашу думку, власникам готельно-ресторанного бізнесу та іншим учасникам туристичного ринку варто впроваджувати систему спеціальних якісних послуг, які б надавалися організованим групам велосипедних туристів. Це може бути, наприклад, будівництво велостоянок, які мають бути під охороною, організація прокату велосипедів у готелях, продаж потрібного велореманенту [21, с. 103].

Україна у 2013 р. в особі U-Cycle (ГО «Асоціація велосипедистів Києва») – експертної громадської організації, що просуває велосипед як безпечний зручний вид транспорту [29] – приєдналася до проекту «EuroVelo 4». «EuroVelo» – це найбільша у світі мережа велосипедних маршрутів. Було заплановано розбудову веломаршруту територією України через міста Львів, Золочів, Почаїв, Кременець, Острог, Шепетівка, Полонне, Житомир та Радомишль, і завершити його у Києві [30]. Наша спроба дізнатися долю цього проекту зазнала фіаско: офіційний веб-сайт (**www.eurovelo.org.ua**), який мав висвітлювати втілення проекту в Україні не працює. На офіційному сайті «EuroVelo» з приводу маршруту № 4 зазначено, що «… сучасна Україна є гарним місцем для поїздок на велосипеді, хоча ще не створено спеціальної велоінфраструктури…» та що організація не має офіційного національного координаційного центру або координатора EuroVelo в Україні, тому за зміст поданої на сайті зібраної з різних джерел інформації і наслідки поїздки в країні ECF не несе відповідальності [31].

Отже, Україна є привабливою для міжнародних туристських організацій, проте для того, щоб іноземці вкладали свої кошти у туристичну галузь нашої країни, необхідно замислитися над розвитком туристичної інфраструктури на території нашої країни [4, с. 127].

Розвиток велосипедної інфраструктури кожного міста, в тому числі, і Полтави, повинен реалізовуватися відповідно до потреб у пересуванні та за умови забезпечення найкращих умов для велосипедистів. У м. Полтава діє Програма розвитку велосипедної інфраструктури, розроблена на 2020-2024 рр. (далі – Програма) [32] (Додаток Е). Вона спрямована на те, щоб максимально реалізувати Концепцію розвитку велосипедної інфраструктури міста Полтави. Реалізація Програми можлива завдяки реалізації основних заходів та наявності коштів, які виділені на їх виконання. Орієнтований обсяг фінансування визначається відповідно до типу заходу та ринкової вартості послуг чи робіт для реалізації цього заходу.

Обсяг фінансування, який є необхідним для реалізації заходів в категорії «Створення безбар'єрної, безпечної, зв'язної веломережі» був визначений окремо для семи маршрутів, які відповідають найвищим пріоритетам реалізації Концепції розвитку велосипедної інфраструктури міста Полтави та Плану сталої мобільності м. Полтава. Для кожного маршруту було проведено аудит стану інфраструктури та визначено можливий тип велосипедної інфраструктури на кожній ділянці маршруту. Типи велосипедної інфраструктури відповідають категоріям, зазначеним в частині 3 цієї програми. Вартість будівництва погонного метру велосипедної інфраструктури розраховано як середнє значення вартості будівництва відповідного типу інфраструктури для трьох аналогічних проектів згідно цін 2019 або 2020 років з урахуванням інфляції. Вартість створення супутньої велосипедної інфраструктури та заходи з моніторингу та збору даних визначено на основі ринкової вартості надання відповідних послуг.

Туризм вважається одним із ефективних факторів розвитку як економіки, так і соціальної сфери будь-якої країни [33]. Про це говориться у багатьох документах міжнародних організацій. Існує таке поняття, як соціальна складова туризму, яке є багатоаспектним явищем та яке має подвійну природу. З одного

боку його можна розглядати як соціальні ресурси та засоби, що використовуються для здійснення туристичної діяльності, а з іншого – це соціальні результати, які мають потужний зворотній вплив на соціально-економічний розвиток суспільства [34]. Соціальна роль туризму розкривається через широке коло соціально-економічних ефектів. Крім цього, він здійснює мультиплікативний ефект на суміжні галузі і економіку у цілому.

Потреби будь-якого туриста можуть бути задоволені широким спектром послуг. Усю їхню різноманітність можна умовно поділити на базові послуги (транспорт, розміщення, харчування), спеціальні, які направлені на задоволення потреби, що змінюється залежно від мети поїздки (тобто від виду туризму), і додаткові послуги.

Якщо говорити про вплив туризму на економіку, то це явище доволі складне і багатопланове. Саме через це його поділяють на: прямий економічний вплив туризму, що формується з дохідної частини бюджетів різного рівня шляхом сплати податків, завдяки формуванню валового продукту. Крім цього, цей фактор впливає на кількість робочих місць, які існують у даній сфері діяльності; непрямий вплив туризму, що значно більше впливає на економіку, він перевершує по ефективності прямий вплив. Причиною цього є стимулювання побічно пов'язаних з туризмом сфер діяльності. Усі витрати, які здійснює турист, є доходами учасників сфери туристичної діяльності, відповідно до якої надають товари та послуги. І чим довше турист залишається на відпочинку, тим більшою є сума його витрат, тим вищим є непрямий (мультиплікативний) вплив туризму. Таким чином, непрямий внесок туризму в економіку регіону називають ефектом мультиплікації або мультиплікатором [23, с. 73].

Мультиплікативний ефект – це поняття, що відображає уявлення про сукупний (прямий і непрямий) вплив туризму на національну економіку. Сучасна наука дозволяє створити практичний інструмент обліку

мультиплікативного ефекту – мультиплікатор туризму, який відображає величину коефіцієнту впливу туризму на суміжні галузі. Мультиплікатор туризму – це відношення змін одного з ключових економічних показників до зміни витрат туристів. Визначення мультиплікатора базується на кейнсіанському аналізі [35].

Розвиток виробничо-господарської діяльності у тих галузях економіки і тих видах економічної діяльності, які знаходяться у прямій залежності з обслуговуванням туристів, виступає інтегральною, системоутворюючою формою впливу на розвиток суміжних галузей. Тим самим є можливість досягнути ефект мультиплікативного впливу туризму на розвиток інших галузей і сфер економіки. Проведення оцінки мультиплікативного ефекту дає можливість більш чітко визначити значення туризму для економіки країни. На основі цієї інформації можна в подальшому розробляти програми державної підтримки туризму, удосконалювати інфраструктуру туризму, грамотно використовувати і відтворювати туристські ресурси [28].

З метою оцінки мультиплікативного ефекту туристської діяльності необхідними є: вихідна інформація про інфраструктуру (наявність транспортної системи, готельного господарства, різні суб'єкти турбізнесу, необхідні для задоволення різноманітних потреб туристів); характеристика динаміки розвитку рекреації та інформаційні дані про її потреби (поточні, прогнозні) [34].

Теоретично мультиплікативний ефект туризму є незаперечним, проведення його обліку – це досить складний процес. Незважаючи на це, основні показники, які здатні характеризувати економічний ефект від туристичної індустрії, є визначеними. Виділяють види туристських мультиплікаторів, які можуть бути розраховані для будь-якої економіки: мультиплікатор випуску; мультиплікатор продажів; мультиплікатор доходу; мультиплікатор зайнятості; мультиплікатор заробітної плати; мультиплікатор державних доходів; мультиплікатор імпорту [35].

Якщо говорити про мультиплікаційний вплив туризму, то він проявляється в тому, що у результаті ланцюгової реакції «витрати-доходи» величина доходу, який надходить від одного туриста, перевищує суму грошей, яка витрачається ним у місці його перебування. Ці кошти можуть бути витрачені, наприклад, на покупку послуг або товарів. Швейцарські вчені визначили, що мультиплікатор доходу від виробництва послуг туризму змінюється і залежить від країни або регіону (від 1,2 до 4,0) [34].

На нашу думку, в межах цього питання важливо згадати, які ж все-таки існують економічні вигоди, що пов’язані із розвитком велотуризму: вплив вело туризму, велосипедної індустрії на виробників велосипедів, роздрібну торгівлю, веломайстерні і постачальників одягу; на виробництво велосипедного обладнання, харчування та проживання під час здійснення подорожі. Доведеним є також позитивний вплив розвитку безпечної велоінфраструктури на підприємства роздрібної торгівлі [36, с. 401].

Так, на замовлення Національної туристичної організації України за підтримки Програми USAID «Конкурентоспроможна економіка України» у 2020 р. було розроблено методологію та відповідно до міжнародних рекомендацій ЮНВТО по сателітному рахунку туризму проведено статистичний аналіз для з’ясування повної, об'єктивної картини впливу сектору туризму на економіку країни. У цьому документі застосований новий для української статистики туризму підхід – великі масиви даних структурної статистики щодо кількості суб’єктів господарювання, зайнятості, обсягів реалізованих послуг, доданої вартості і витрат згруповані у таблиці відповідно до викладеного у Міжнародних рекомендаціях статистики туризму 2008 р. принципу – за видами туристичних продуктів, що дозволяє виявити місце і роль туризму в економіці країни [37].

У роботі містяться таблиці за такими напрямами дослідження: «Туристичний попит: туристичні потоки, розміщені у колективних засобах

розміщування, ночівлі та тривалість перебування, витрати відвідувачів, пасажиро потоки, відвідуваність музеїв», «Туристична пропозиція: суб'єкти господарювання та зайнятість, результати діяльності підприємств, туристичний збір, інвестиції», «Платіжний баланс України», «Допоміжний (сателітний) рахунок туризму: внесок туризму в сукупну пропозицію товарів і послуг в рамках національної / регіональної економіки» [37]. Так, наприклад, з'ясовано, що в Україні працює 538 діючих туроператорів (4826 працівників) і 3903 турагентів (7272 працівників); у 2019 р. ними було обслуговано 4,7 млн. (виїзний туризм), 450 тис. (внутрішній туризм), 83 тис. (в'їзний туризм) чоловік. У галузях, зайнятих обслуговуванням відвідувачів (без роздрібної торгівлі) задіяно 568539 чол. Колективні засоби розміщення прийняли приблизно 6960900 осіб, з них 86,2 % – резиденти України, а 13,8 % – іноземці. Найбільший обсяг реалізації товарів і послуг у сфері туризму продемонстрували підприємства Львівської, Одеської, Дніпропетровської обл. та м. Київ. Незважаючи на те, що відповідно до проведених розрахунків, валова додана вартість, що створюється у галузях туризму складає 11,6 % від ВВП країни, а безпосередньо в туризмі – 4,9 % від ВВП країни, все ж таки очевидним є переважання виїзного туризму, а отже – підтримка українцями економік інших країн та створення у них мультиплікативного ефекту [37].

2.3. Аналіз ставлення споживачів велопродукту до інфраструктури велотуристичних маршрутів (на основі проведеного опитування)

З метою з'ясування ставлення споживачів велопродукту до інфраструктури велотуристичних маршрутів, які знаходяться на території Полтавської області нами було проведене анонімне опитування у 120 жителів (серед яких 70 чоловіків та 50 жінок) м. Полтава та районів Полтавської області

(Хорольський, Зіньківський, Лохвицький та Кременчуцький райони) [38]. Анкета містить 10 питань із запропонованими варіантами відповіді (Додаток Ж). Зведена таблиця результатів проведеного опитування подана в Додатку И. Результати опитування оформлені у вигляді діаграм (Додатки К, Л, М, Н, П, Р, С, Т, У).

За результатами опитування з'ясувалось, що особистим велосипедом володіє 61% опитаних, 35% не володіють ним, 4% орендують за потреби (Додаток К). Серед усіх власників велосипедів чоловіків є набагато більше (кожен другий) порівняно із жінками (кожна третя). Дві третини жителів сільської місцевості мають власний велосипед. А от серед жителів міст є найменше веловласників (кожен четвертий) так само, як і поміж людей віком після 60 років. Дослідження показало, що найбільша частка власників велосипедів (51,9%) припадає на молодих людей віком 16–25 років, 31,9% – 26–35 років, 11,2% – 36–45 років.

Серед опитаних велосипед частіше за все сприймається як основний транспортний засіб – 46% відповідей, іноді катаються на велосипеді – 24%, їздять відпочивати в рекреаційних цілях – 19%, практично не катаються – 3% займаються велоспортом – 8% (Додаток М).

Відмічається сезонність у користуванні велотранспортом, яка зумовлена віком і місцем проживання. Люди віком 40-60 років і сільські жителі (кожен п'ятий із них) використовують велосипед цілий рік, а люди віком до 30 років і жителі обласних центрів (більше половини цієї категорії) використовують цей транспорт лише в сезон. Жителі малих і середніх міст, а також люди у віці 40 років використовують велосипед тоді, коли виникає потреба (Додаток Н).

Більшість власників велосипедів використовують його 1 раз на тиждень – 29%, щодня – 24%, менше 1 разу на місяць – 22%, іноді влітку – 21%, решта (4%) опитаних дали свою відповідь (Додаток Н).

На запитання «Чи задовольняє Вас стан велосипедних шляхів, які знаходяться на території Полтавської області», більшість респондентів (65,5%) відповіли, що не задовольняють, 19,5% опитаних повністю ними задоволені, а 15% дали свою відповідь (Додаток П).

Молоді люди найчастіше користуються велосипедом для здоров'я і відпочинку. На противагу містянам, більшість сільських жителів (чотири з п'яти) вважає велосипед транспортним засобом. 77% опитаних сідає на велосипед протягом весни-осені, 20% – цілий рік, 3% – лише влітку (Додаток Л).

Опитування показало, що на території Полтавської області знаходиться недостатня кількість засобів організації дорожнього руху на велосипедних шляхах – 76,2%, тоді як 21,8% респондентів мають протилежну думку, 2% дали свою відповідь (Додаток Р).

Більшість опитаних (34,5%) вказали, що на велосипедних шляхах варто розмістити знаки і покажчики, 21,5% – дорожню розмітку, 18,9% – світлофори, решта – вказали свій варіант (Додаток С).

При цьому, серед елементів велотуристичної інфраструктури на вказаних велосипедних маршрутах не вистачає засобів, що використовуються для огородження, освітлення та озеленення – так вважає 28,9% опитаних; засобів, що підвищують рівень безпеки руху велосипедистів та здатні покращити візуальний ряд – 19,3%; малих архітектурних форм (лави, альтанки, скульптури, фонтани) – 23,7%; об'єктів велосипедного сервісу (велостоянки, станції технічного обслуговування, пункти велосипедного прокату та зберігання велосипедів, заклади харчування та торгівлі, місця відпочинку) – 28,1% (Додаток Т).

Більшість респондентів (46,8%) вказали, що на вказаних велосипедних маршрутах існують асфальтові, бетонні або гумові з'їзди, пандуси, велосипедні підйомники та ліфти для того, щоб зручно подолати різкі невеликі перепади висот між рівнем автомобільної дороги і велосипедної доріжки, проте їх існує

досить мало; 13,7% відповіло, що вони зустрічаються скрізь, де це необхідно; 39,5% дали відповідь, що особисто вони не зустрічали таких елементів велосипедної інфраструктури (Додаток У).

Таким чином, велоспорт є поширеним серед жителів Полтавської області, проте існує низка проблем, які заважають його швидкому розвитку та більш широкому поширенню серед людей. Однією із вказаних проблем є відсутність належної інфраструктури велосипедного туризму [38]. Тому вважаємо за необхідне запропонувати власні ідеї щодо покращення інфраструктури велотуристичних маршрутів.

У м. Полтава розроблена, затверджена і діє упродовж 2020-2024 років Програма розвитку велосипедної інфраструктури, метою якої є створення умов для безпечного і комфортного пересування велосипедистів в м. Полтава (Додаток Е). Відповідно до цієї Програми мають бути вирішені такі завдання: створення велосипедної інфраструктури для руху велосипедистів, яка була б безпечною та комфортною; створення супутньої інфраструктури, яка сприяє розвитку велосипедного руху; популяризація велосипедного руху і сприяння збільшенню попиту на велосипедний транспорт; інституціалізація системи розвитку велосипедної інфраструктури [32].

Ми пропонуємо такі шляхи покращення інфраструктури велотуристичних маршрутів:

1. Урахування зростання пересування велосипедом різними верствами населення (робота, навчання, ділові зустрічі тощо): виокремлення і облаштування велодоріжок уздовж тротуарів.

2. Урахування необхідності паркування велосипедів біля різних громадських будівель: встановлення велопаркомісць із підключеною електронною системою безпеки (електронний замок, електронні блокуючи пристрої тощо).

3. Урахування зростання зацікавленості у відвідинах історико-культурних місць міста: а) розробка і розміщення стандартизованих візуальних покажчиків уздовж усього маршруту руху до туристично привабливих місцевин; б) розробка оцифрованої версії путівника з можливістю використання особистих електронних гаджетів.

4. Урахування важкодоступності велосипедів за фактором ціни вразливими верствами населення та спорадичності використання велосипеду людьми, які не є фанатами цього засобу пересування: облаштування пунктів прокату з максимально спрощеною процедурою умовної оренди велосипеда з чітко прописаними правилами користування впродовж кількох годин на день.

5. Урахування зростання зацікавленості у веденні здорового способу життя за рахунок відпочинку за межами міста: облаштування зон відпочинку за межами міста для тих містян, які добираються до них лише велосипедами, з відповідно облаштованими (тематичними) торговими точками, місцями для відпочинку та іншими елементами рекреаційної інфраструктури.

6. Урахування пересування велосипедистами автодорогами: використання візуально-яскравих стандартизованих розміток уздовж дороги [39, с. 21].

Вважаємо, що такі заходи сприятимуть не лише покращенню інфраструктури велотуристичних маршрутів, але й продемонструють мультиплікативний ефект впливу велотуризму на економіку міста та регіону.

РОЗДІЛ 3. ПРОСУВАННЯ ВЕЛОТУРИСТИЧНИХ МАРШРУТІВ ПОЛТАВСЬКОГО РЕГІОНУ

3.1. SWOT-аналіз велотуристичних маршрутів Полтавського регіону

Використання методики SWOT-аналізу дозволяє виявити сильні та слабкі сторони, а також загрози для існування чи розробки певного продукту чи послуги. У даному випадку будуть представлені показники, що стосуються розвитку туристичного продукту з метою просування велотуризму на території Полтавського регіону.

1	Сильні сторони (S)	2	Слабкі сторони (W)
	• Відсутність конкуренції. • Легкий доступ до всіх туристичних та культурних пам'яток для їх вивчення. • Безпечний та легкий вид туризму, який дозволяє займатися людям навіть із незначною фізичною підготовкою. • На достатньому рівні розвинута туристична інфраструктура: готелі, мотелі, бази відпочинку є не лише в містах і селищах, але і в невеликих селах; • В регіоні активно розвивається сільський зелений туризм, що є надзвичайно привабливий для велотуристів, оскільки більшість із них належить до бюджетних категорій населення. • Достатня кількість різноманітних туристичних		• Практично повна відсутність спорядження в регіоні (велосипедів) для здійснення велоподорожі. • Повна відсутність на сьогоднішній день пунктів прокату велосипедів. • Недостатній рівень розрекламованості наявних туристичних ресурсів. • У регіоні мало турагентств, що займаються пропагандою та розвитком місцевого туризму. • Недостатня зацікавленість органів влади у розвитку не лише велосипедного туризму, а й туризму в цілому, адже місцевий туризм у регіоні є мало поширеним. • Сезонність – на відміну від інших видів туризму, він здійснюється переважно в період з квітня по жовтень. • Відсутність велосипедних доріжок та маркування

	ресурсів. • Різноманітність природних ландшафтних структур. • Можливість вільно і самостійно обирати туристичний шлях та туристичні об'єкти. • Можливість використання велосипедів в умовах протиепідемічних заходів		маршрутів
3	**Можливості (О)**	**4**	**Загрози (Т)**
	• Туристична галузь регіону має сприятливі умови для розвитку різних напрямків туризму, в тому числі велосипедного. • Розвиток велосипедного туризму не вимагає значних капіталовкладень, а тому він може розвиватися завдяки малим та середнім туристичним підприємствам. • Переважання рівнинного характеру території, а також значна залісненість території є позитивним фактором для розвитку велосипедного туризму в комплексі із сільським зеленим		• Нестабільна політична, економічна та соціальна ситуація в Україні. • Неналежний стан доріг. • Загроза військових дій на Сході України.

[складено автором]

Отже, результати наведеного SWOT-аналізу свідчать про те, що незважаючи на переваги такого виду туризму, як велосипедний, він також під час свого розвитку натикається на перепони. Не маючи відповідного спорядження, туристам доводиться звертатися до спеціальних туристичних фірм, а беручи до уваги той факт, що велосипедний туризм не є достатньо розвиненим, то на сьогодні він може бути досить дорогим. Для Полтавської

області цей вид туризму є все ще слаборозвиненим, тому варто звернути особливу увагу на перспективні напрямки його розвитку в регіоні.

3.2. Перспективні напрямки для розвитку велотуризму у Полтавському регіоні

Для того, аби вирішити, які ж обрати напрямки для кращого та достатнього розвитку велосипедного туризму в Полтавському регіоні, варто виділити основні проблеми, які існують при цьому. Так, основними проблемами в розвитку велосипедного туризму в регіоні є: незначна його популяризація; практично повна відсутність облаштованих спеціалізованих велосипедних доріжок; досить погана законодавча база, яка б могла регламентувати цей вид туризму не лише в регіоні, але й в Україні загалом тощо [40, с. 16-21].

Починаючи з 2010 року на владу Полтавської області було покладено завдання розробити та затвердити відповідну стратегію, згідно з якою розвиток велосипедної інфраструктури став би одним із основних. Початок розвитку було покладено на м. Миргород Полтавської області, який було визнано курортом державного значення. Саме цей факт і стимулював до розвитку активних видів зеленого туризму, а саме - велосипедного туризму [41].

Зважаючи на той факт, що на території Полтавської області є облаштовані курортні місця, влада приділяє значної уваги зниженню негативних викидів, що спричинені авто- та мототранспортом. Внаслідок цього, з 2010 року і дотепер активно розвивається на вдосконалюється Концепція з розвитку інфраструктури для використання велосипедного транспорту.

Основною метою розвитку велосипедного туризму в Полтавському регіоні є сприяння оздоровленню населення, популяризації активного способу життя та розвитку сільської місцевості в регіоні; також активний розвиток велосипедного туризму є перспективним у залученні додаткових коштів в

економіку регіону, розвитку його інфраструктури та покращення його туристичної привабливості тощо.

До загальних цілей розвитку велосипедного виду туризму в Полтавському регіоні належать такі:

- популяризація велосипедного спорту і, відповідно, велосипедного туризму в регіоні, основною метою якого є досягнення показника велоактивності більш як в 30%;

- здійснення відповідного стимулювання сталого розвитку транспортної інфраструктури в Полтавському регіоні за рахунок розвитку велоіндустрії (облаштування велосипедних доріжок, місць прокату велотранспорту тощо);

- створення ефективно розвиненої інфраструктури між основними містами та районами в регіоні за рахунок все того ж облаштування велосипедної інфраструктури. Така інфраструктура забезпечить якісний зв’язок між основними містами та рекреаційними ділянками в регіоні, що сприятиме популяризації внутрішнього туризму на території області;

- забезпечення безпечності пересування велосипедистів містом за рахунок облаштування спеціальних велосипедних доріжок у великих містах;

- створення основних перспектив у використанні велосипедів, як основного виду транспорту в регіоні для попередження і зменшення негативних екологічно-небезпечних викидів, а також забезпечення вільного та швидкого доступу учнів та студентів до шкіл, а також зниження кількості заторів у місці за рахунок зменшення кількості автомобілів на дорогах;

- розвиток туристичної привабливості в Полтавському регіоні за рахунок розвитку велотуризму - збільшення та облаштування місць для зупинки на ночівлю з туристичними наметами, місць для паркування велосипедів тощо;

- розробка і створення відповідної мапи із зазначенням основних велосипедних доріжок у електронному та паперовому варіантах, до яких є вільний доступ та простота в користуванні, забезпечення поширеності

велосипедного туризму [14].

Таким чином, для того, аби розвиток велосипедного туризму в Полтавському регіоні був легким та більш швидким, варто розробити на регіональному рівні відповідні Положення, Концепції та розпорядження, які змогли б пришвидшити цей процес. Таким чином, першою в регіоні Концепцією, яка сприяла популяризації та розвитку велосипедного туризму в регіоні була така, що розпочала свою роботу в 2010 році. За її рахунок було розроблено близько 20 км спеціалізованих велосипедних доріжок в таких містах області, як Полтава та Миргород.

Основними принципами розвитку велотуризму в регіоні є такі:

- забезпечення комфортного використання велосипедного транспорту жителями області та туристами. Цього можна досягти лише за рахунок розроблення зручних та комфортних велосипедних доріжок, які є доступними для руху лише цим видом транспорту (тобто облаштувати їх не за рахунок тротуарів, адже пішоходи та велосипедисти будуть заважати один одному). Цей факт також сприятиме безперебійному руху велосипедистів містами, а також забезпечить безпеку велосипедистам як учасникам дорожнього руху;

- забезпечення конкурентоспроможності велосипедного транспорту та, відповідно, пересування, як альтернативи автомобільного транспорту. Цього можна досягти не лише за рахунок облаштування велосипедних доріжок у містах, але й чітко розробленим доступним та зручним веломаршрутам, які сприятимуть якнайшвидшого пересування у місця призначення. Велосипедні маршрути повинні бути безпечними, швидкими (тобто найбільш короткими);

- забезпечення доступності елементів велосипедної інфраструктури. Цього можна досягти за рахунок доступного велопрокату, розробки відповідних місць для зупинки та залишення велосипедів, можливості вільного пересування вулицями міст та інших населених пунктів; доступність велосипедної інфраструктури регіону для можливості користування всіма категоріями

населення;

- забезпечення правильної концепції організації руху велосипедним транспортом. Для вирішення цього етапу розвитку велосипедної інфраструктури в Полтавському регіоні варто організувати декілька відповідних служб. Також варто врахувати потреби та можливості населення відповідно до Концепцій розвитку велосипедної інфраструктури в регіоні [41].

На нашу думку, досить важливим етапом, що сприятиме поширенню велотуризму є організація відповідних турів турагентствами, які б могли не лише запропонувати варіант туру з пересуванням велосипедами, але й надання інформації щодо тих міст та визначних місцевостей в регіону, які можна побачити та відвідати, обравши той чи той тур. Також спробувати організувати спеціальні туристичні агентства, які б займалися виключно просуванням велосипедних турів. Так, їх особливістю могло б бути:

- розробка туристичного маршруту відповідно до потреб та можливостей туристів;

- можливість прокату велосипедів та необхіного обладнання, що є важливим для здійснення велотуризму;

- надання групових та одиничних велосипедних турів із або без участі відповідного гіда, екскурсовода;

- розробка турів тривалого терміну, турів вихідного дня або ж одноденних туристичних поїздок [41].

Також для здійснення популяризації використання велосипедів серед дітей та молоді, органам місцевого самоврядування слід проектувати та будувати спеціальні майданчики для навчання їзди на велосипеді, а також спеціально виділених веловипедних доріжок для пересування парками та скверами.

Таким чином, при успішній реалізації Концепції щодо розвитку велосипедного туризму в регіоні можна досягти таких результатів:

- поліпшення якості життя, а також екологічної ситуації в регіоні; стимулювання активного способу життя та оздоровлення населення;

- сприяння розвитку економіки в регіоні, збільшення кількості робочих місць (за рахунок розвитку туристичної та готельної індустрій), приваблення туристичних потоків до регіону;

- розробка та розвиток велосипедної та туристичної інфраструктури тощо [41].

Отже, хоча велотуризм для України є досить молодим видом, проте його розвиток на сьогоднішній день є досить динамічним. Зважаючи на складну екологічну ситуацію, розвиток та популяризація велосипедного туризму сприятиме її покращенню, зменшенню використання автомобільного транспорту та негативних викидів. Таким чином, розвиток велосипедної інфраструктури на території Полтавської області допоможе не лише економічно розвинути його, але й покращить ситуацію із активністю населення та допоможе покращити і загальний стан організму і його психологічне здоров'я.

3.3. Розробка маркетингової кампанії просування велотуристичних маршрутів Полтавського регіону

Зважаючи на вище описані можливості та його вплив на розвиток місцевості і можливості туристичної індустрії, розглянемо його на прикладі розробки велосипедного туру Полтавським регіоном. Велосипедний тур носитиме туристично-пізнавальних характер та полягатиме у дослідженні та вивченні культурних, визначних та історично-важливих пам'яток у регіоні [42].

Зважаючи на те, що велотур буде здійснюватися за допомогою велосипеду та відповідного спорядження з можливістю зупинок на ночівлю на природі в туристичних наметах, приготуванням їжі на вогнищі, він рекомендується для групи населення із середнім та високим рівнем фізичної підготовки. Тобто, цей тур розрахований на дорослу аудиторію.

Тривалість туристичного велосипедного походу становить в середньому 5-7 діб (залежно від фізичної підготовки та потреби у періодичних зупинках на відпочинок, прогулянки, відвідини музеїв тощо). Тип зупинок буде змішаним - і в туристичних наметах і в готельних підприємствах; харчування - переважно готовими обідами в кафе та ресторанах, або купівля готових обідів в магазинах тощо. Загальна протяжність маршруту становить – 289 км, що вказує на складність здійснення велотуру - вище середньої. Вартість залежатиме від того, чи турист бере відповідне спорядження на прокат чи своє власне. Більш детальний приблизний розрахунок вартості велотуру буде зазначений нижче без урахування витрат на власні потреби з розрахунку на одну особу.

Велосипедний тур «Визначні пам’ятки Полтавщини» є середнім за рівнем складності, тривалість якого становить в середньому 5 діб. Маршрут туристів буде пролягати через наступні місця з виїздом групи із м. Полтава: м. Полтава - Диканька - Миргородський район (із відвідуванням Миргородського курорту, селища Великі Сорочинці тощо) - с. Більськ Котелевського району - м. Полтава (рис. 3.1.). Загальна протяжність маршруту становить - 289 км. Зважаючи на велику протяжність між деякими об’єктами, туристи будуть користуватися допомогою допоміжного транспорту - спеціалізованого автобуса (для подолання відстані між Диканькою і Великими Сорочинцями та с. Більськ і м. Полтава).

Велосипедний тур «Визначні пам’ятки Полтавщини» буде здійснювати група туристів з 10 чоловік. В таблиці 3.1. наведено основні витрати на туристичне спорядження, необхідне для здійснення подорожі. Також варто враховувати, що додаткові послуги будуть надані автотранспортом для забезпечення подолання великих відстаней (вартість оренди спеціалізованого автобусу).

Рис. 3.1. Схема велосипедного туру «Визначні пам’ятки Полтавщини» [складено автором]

Таблиця 3.1.

Вартість необхідного спорядження, грн. [складено автором]

№ п.п.	***Спорядження***	***Вартість, грн./добу***
1	Велосипед + захисне спорядження	250
2	Туристичний намет (на 3 особи)	50
3	Спорядження для приготування їжі	50
4	Оренда автобусу з Диканьки до Великих Сорочинців	750
5	Оренда автобусу із с. Більськ до м. Полтава	1000

Велотур «Визначні пам’ятки Полтавщини» розпочинається із озвучення основного інструктажу керівником групи для кращого розуміння один одного та уникнення незручностей в процесі здійснення подорожі:

1. Ознайомитися з маршрутом велосипедного туру, приблизним часом його здійснення, визначити місця, які бажають відвідати за тур всі туристи.

2. Визначити спеціальні знаки, за допомогою яких учасники туру будуть повідомляти проблеми, якщо такі виникатимуть в процесі поїздки.

3. Визначити ділянки, на яких буде здійснено зупинку для перепочинку та ночівлі і харчування.

4. Визначити середню швидкість, з якому варто їхати, враховуючи можливості всіх учасників туру.

5. Обов'язково повідомляти про всі складнощі чи проблеми, що виникатимуть під час руху, щоб не загубитися.

6. Обов'язково здійснювати «перекличку» учасників під час зупинки, якщо виявили, що хтось відстав - зв'язатися з ним за допомогою телефону та зачекати [42].

Для початку слід визначити основні місця, які буде відвідано в процесі здійснення велотуру «Визначні пам'ятки Полтавщини». Як уже зазначалось, тур починається із виїзду з м. Полтава до Диканьки, де обов'язково буде зупинка в Диканьці біля Кочубеївських дубів та Тріумфальної арки з ознайомленням їх історії, далі буде переїзд до с. Великі Сороченці за допомогою орендованого автобусу. Таким чином, приблизну відстань між місцями, які буде відвідано, зазначено в таблиці 3.2.

Таблиця 3.2.

Відстань між містами та селищами, до яких буде здійснено тур

[складено автором]

№ п.п.	***Зазначення маршруту***	***Відстань, км***
1	Полтава – Диканька	30
2	Диканька - Великі Сорочинці	60
3	Великі Сорочинці – Миргород	28
4	Миргород - с. Більськ	93
5	с. Більськ – Полтава	78

Таким чином, зважаючи на дані, наведені в таблиці 3.2., стає зрозуміло, що зважаючи на досить значну відстань між туристичними об’єктами, учасники туру мають бути в достатній фізичній підготовці та бути витривалими. Тобто, це ще раз підкреслює, що складність туру є вище середнього.

Загальна характеристика туру зазначена в таблиці 3.3.

Таблиця 3.3.

Характеристика туру [складено автором]

День	***Час***	***Коротка характеристика***
1 день	8.30-9.00	Збір групи в Полтавському міському парку для обговорення всіх нюансів подорожі
	9.00-9.30	Знайомство учасників туру за ранковою кавою
	10.00	Виїзд групи з Полтави до Диканьки
	13.00-13.30	Прибуття групи туристів до Диканьки
	14.00-15.00	Обід групи в ресторанному комплексі Диканька та відпочинок
	15.30-17.00	Екскурсія до Кочубеївських дубів
	17.30-18.00	Екскурсія до Тріумфальної арки
	19.00	Виїзд із Диканьки (автобусом) до Великих Сорочинців
	21.00-22.00	Прибуття до Великих Сорочинців, поселення та вечеря в готельному комплексі Лубенська Слобода
2 день	8.00-9.00	Пробудження, ранковий туалет
	9.00-9.30	Сніданок в готельному комплексі
	10.30-14.00	Подорож до підземелля колишньої фортеці “Краснопілля”
	15.00-16.00	Обід у місцевому кафе
	17.00-19.00	Відвідування Великосорочинського літературно-меморіального музею Миколи Васильовича Гоголя
	20.00-21.00	Вільний час для прогулянки місцевістю
	21.00	Відпочинок та вечеря в готельному комплексі “Лубенська Слобода”
3 день	8.00-9.30	Розбудження, ранковий туалет та сніданок в готельному комплексі
	10.00	Виїзд із Великих Сорочинців до Миргороду через с. Хомутець
	12.00	Прибуття с. Хомутець Миргородського району
	12.30-14.30	Екскурсія до родового маєтку козацького роду Муравйових-Апостолів
	15.00	Виїзд безпосередньо до Миргороду
	16.20	Прибуття до Миргороду
	17.00-19.00	Заселення до готелю Миргородського курорту, вечеря та відпочинок
	20.00-22.00	Прогулянка містом та територією курорту Миргород
	8.00-10.00	Пробудження, ранковий туалет та сніданок в

4 день		готельному комплексі курорту
	11.00	Виїзд з Миргороду до с. Більськ (подорож займатиме більшу частину дня)
	19.00	Прибуття до с. Більськ, організація ночівлі у туристичних наметах
	20.00-21.00	Приготування вечері на вогнищі, вечеря
	22.00	Відпочинок
5 день	8.00-10.00	Пробудження, сніданок, збори в дорогу
	11.00-14.00	Відвідування Більського городища
	15.00	Виїзд (на автобусі) із с. Більськ до Полтави
	17.00	Повернення до м. Полтава

Таким чином, з короткої характеристики велосипедного туру, стає зрозумілим, що він є досить насиченим відвідинами відомих та визначних місць в Полтавській обл., а також досить тривалим та таким, що потребує сил і витривалості від туристів. Нижче наведемо основні характеристики місць, які будуть відвідані під час подорожі.

Подорож починається з обласного центра, м. Полтави, зважаючи на те, що в нас тур внутрішнього характеру, немає потреби зупинятися в місті, одразу починають подорож після обговорення основних важливих питань, необхідних для її здійснення.

Важливого історичного значення для місцевих, і не лише, туристів має селище Диканька, відоме всім завдяки твору Миколи Гоголя «Вечори на хуторі поблизу Диканьки» та однойменному фільму, що вийшов на телеекрани у 1961 р., знятим за мотивами оповідання Миколи Гоголя «Ніч перед Різдвом». Цей факт має історичне значення, адже Микола Гоголь був родом з Полтавщини. Таким чином, у Диканьці за допомогою послуг гіда (екскурсовода) туристи відвідають місце, де раніше стояв маєток Кочубеїв. На жаль, на сьогоднішній день садиба не збереглась, однак на її місці збереглися три величні «Кочубеївські дуби», яким на сьогодні понад 600-800 років (рис. 3.2). Тут туристи почують історію Кочубеїв, часи їхнього процвітання та занепаду тощо.

Рис. 3.2. Кочубеївські дуби, с. Диканька Полтавської обл. [43]

Окрім цього, на території Диканьки також варто ознайомитися із Тріумфальною аркою, яка є однією з важливих пам’яток ансамблю садиби Кочубеїв (рис. 3.3). Саме ці дві основні зупинки в Диканьці є важливими для пізнавального компоненту велотуру «Визначні пам’ятки Полтавщини». Завершення туристичного першого дня відбудеться відпочинком та вечерею в готельному комплексі «Лубенська Слобода» у Великих Сорочинцях. Основна характеристика готельного комплексу наведена нижче.

Рис. 3.3. Тріумфальна арка, с. Диканька [43]

Готельний комплекс «Лубенська Слобода» (рис. 3.4) розташований на окраїні Великих Сорочинців, має зручне розташування та місця для парковки, в тому числі і велосипедних транспортних засобів. Основними послугами, що надає готель своїм гостям, є:

- послуги з розміщення;

- послуги харчування (в ресторані готелю за додаткову плату);

- обслуговування трьома мовами (українською, російською та англійською);

- на всій території готельного комплексу є вільний доступ до мережі Інтернет;

- гості можуть безкоштовно користуватися послугами тренувальної зали та відкритого басейну;

- у всіх номерах є безкоштовна бутильована вода, душ, кондиціювання, можливість замовлення послуги «будильник», постільна білизна та рушник, у ванній кімнаті всі необхідні туалетні засоби; телебачення та безкоштовна мережа Інтернет, телефон для зв’язку з персоналом [44].

Рис. 3.4. Готельний комплекс «Лубенська Слобода», Великі Сорочинці [44]

Вартість номерного фонду зазначено в таблиці 3.4.

Таблиця 3.4.

Вартість проживання в готелі «Лубенська Слобода» [22]

№ п.п.	***Класовість номеру***	***Вартість, грн.***
1	Номер класу Люкс	1204
2	Великий двомісний номер з одним двоспальним, або двома двомісними ліжками	812
3	Двомісний номер з одним двоспальним ліжком	672

Вартість комплексного обіду в готельному комплексі в середньому становить 85 грн. Решта послуг в готелі є безкоштовними. Таким чином, важливого значення для туристів, які здійснюють велосипедний тур «Визначні пам'ятки Полтавщини», відвідання музею, присвяченого історії життя Миколи Гоголя. Вартість екскурсії до музею буде становити 120 грн. з однієї особи, або 1000 грн. групова екскурсія з гідом.

Іншим місцем, котре варто відвідати туристам на території Великих Сорочинців - підземелля, яке залишилося від фортеці «Краснопілля» (рис. 3.5). У 1709 р. фортеця була сильно пошкоджена, а в середині XVIII ст. і зовсім втратила оборонне значення. Проте вціліли підземні ходи, що були надзвичайно популярними для тих часів. Наразі лишилися шість рукавів ходів.

Рис. 3.5. Підземелля, що лишилося на місця зруйнованої фортеці «Краснопілля», Великі Сорочинці [43]

Здійснюючи поїздку із Великих Сорочинців до Миргороду, шлях туристичної групи пролягає через село Хомутець. На його території розташована цікава історична цінність - Родовий маєток козацького роду Муравйових-Апостолів (рис. 3.6).

Рис. 3.5. Родовий маєток козацького роду Муравйових-Апостолів,

с. Хомутець [43]

Маєток має цікаву історію. Побудований Дмитром Апостолом маєток, був місцем, в якому таємно збиралися декабристи. Крім історичної цінності, тут іще й гарна природа. За радянських часів у будинку розміщувався ветеринарний технікум, але наразі будівля перебуває в занедбаному стані. Хоча ліпнина із родинними гербами збереглася. На території росте дуб-трійця, висаджений Муравйовим-Апостолом на честь своїх синів.

У Миргороді цікавість викликає всім відомий природний оздоровчий курорт «Миргород». На його території розташовані оздоровчі комплекси, готельно-ресторанний комплекс та красиві парки (рис. 3.6).

На території Миргороду функціонує 7 курортних комплексів, на яких можна як оздоровитися, так і зупинитися на один день чи вихідні. Територія курорту добре озеленена, а набережна річки Псел варта того, аби прогулятися її територією [45]. Також варто звернути увагу на саме місто, в самому його центрі розташовується невеликий ставочок, який отримав назву «Гоголівської

калюжі» завдяки повісті Миколи Гоголя.

Рис. 3.6. Курорт «Миргород», м. Миргород Полтавська обл. [45]

Вартість проживання в готельному комплексі курорту зазначено в таблиці 3.5.

Таблиця 3.5.

Вартість проживання у номерах курорту «Миргород» [45]

Категорія номеру	***Кількість осіб в номері***	***Тип харчування***	***Дорослі***	***Діти до 18 років та інваліди***
Двомісний “економ”	2	Стандартне	762	699
Двомісний “економ+” (1й поверх)	2	Стандартне	810	743
Двомісний “стандарт покращений”	2	Стандартне	924	847
Двомісний “стандарт покращений+”	2	Стандартне	972	891
Одномісний “економ”	1	Стандартне	930	853
Одномісний “стандарт покращений”	1	Стандартне	1086	996
Одномісний “стандарт покращений з кондиціонером”	1	Стандартне	1194	1095
Двомісний “напівлюкс” з кондиціонером	2	Стандартне	1206	1106
Одномісний “люкс” з кондиціонером	1	Люкс	1866	1711

Двомісний “люкс А стандарт” SUITE з кондиціонером	2	Люкс	1242	1139
Двомісний “люкс А покращений” SUITE	2	Люкс	1320	1210
Двомісний “люкс А підвищеної комфортності” SUITE	2	Люкс	1500	1375
Двомісний “люкс В підвищеної комфортності” SUITE	2	Люкс	1920	1760
Одномісний “люкс С стандарт” SUITE	1	Люкс	1524	1397
Одномісний “люкс Д покращений” SUITE	1	Люкс	1932	1771
Двомісний “люкс елітний”	2	Люкс	1932	1771

Таким чином, вибір номеру на курорті «Миргород» є широким та включає в себе повний пансіон відповідно до категорії номерного фонду.

Останні два дні витрати становитимуть виключно на купівлю продуктів харчування та для його приготування на вогнищі.

Отже, проведемо калькуляцію собівартості велосипедного туру «Визначні пам’ятки Полтавщини» з розрахунку на одну особу (табл. 3.6).

Таблиця 3.6.

Калькуляція собівартості туру «Визначні пам’ятки Полтавщини»

[складено автором]

Показник	***Вартість грн./5 днів***
Оренда велосипеду для здійснення подорожі	1250
Оренда туристичного намету	50
Спорядження для приготування харчування	50
Оренда автобусів	175
Вартість оплати екскурсоводів	500
Проживання в готельному комплексі «Лубенська Слобода» (дві ночі в двомісному номері із двома односпальними ліжками)	812
Харчування в ресторані готелю (2 дні сніданок та 2	255

вечері)	
Проживання та харчування в готельному комплексі курорту «Миргород»	381
Відвідування музею Миколи Гоголя	100
Всього з однієї особи	***3573***

Таким чином, вартість велосипедного туру є досить незначною за зазначений період. Тобто, такий відпочинок є не лише цікавим та корисним, але й досить бюджетним. Звісно ж до основної суми витрат не враховано витрати на власні потреби.

Під час вибору маршруту туру ми керувалися вивченням основних історично важливих та пізнавальних визначних пам’яток у регіоні, що розташовуються на досить незначній відстані один від одного. Основні критерії вибору туру:

- пізнавальний - під час здійснення велосипедного туру, туристам пропонується відвідати основні історичні пам’ятки Полтавщини, а здійснення екскурсій із гідом/екскурсоводом лише підвищить його продуктивність;

- безпечний та екологічний - зважаючи на Концепції розвитку велосипедної інфраструктури на території Полтавщини, якій приділяється значна увага на сьогоднішній день, здійснення поїздки буде мати лише позитивні ефекти. Зважаючи також на той факт, що більшість маршруту пролягає саме природними ландшафтами, також – і оздоровчий ефект;

- активний - підходить для групи населення, що віддає перевагу активному туризму. Це означає, що туристові доведеться докласти максимум фізичних зусиль.

Таким чином, організовуючи такі велосипедні тури, можна досягти таких позитивних ефектів:

- підвищити показники внутрішнього туризму в регіоні як серед місцевих жителів, так і серед туристів з різних куточків України;

- в результаті збільшення кількості туристів у регіоні відбудуться

позитивні зміни: покращиться економічне становище в регіоні, що за собою потягне покращення інфраструктурних елементів, збільшить попит на туристичні послуги тощо; відбудеться популяризація активних способів відпочинку, в тому числі значно знизяться показники малорухливості і, як результат, показники захворюваності серед населення;

- збільшаться загальні показники у сфері туристичної індустрії, що стимулюватиме їх до покращення якості своїх послуг та постійного їх оновлення тощо.

Таким чином, велосипедний туризм в країні ще поки знаходиться на досить низькому рівні, проте за останні 5-10 років динамічно розвивається, що для української туристичної індустрії має вагоме значення. Однак, владі країни та регіонів варто звертати увагу на потреби користувачів велосипедного транспорту та робити все для розвитку велосипедної інфраструктури не лише у великих містах, але й по всій її території.

ВИСНОВКИ

У процесі дослідження було розглянуто основні поняття, що стосуються велосипедного туризму. Так, велосипедний туризм - вид екологічного туризму, що належить до активного способу відпочинку, іноді - до екстремального його виду. Особливістю такого виду туризму є те, що пересувається група туристів на спеціальних велосипедах (вибір яких залежить від маршруту та мети здійснення туру), а зупинки та харчування здійснюються відповідно до бажань та можливостей групи - або на природі у туристичних наметах із харчуванням, приготовленим на вогнищі; або ж у готельних приміщеннях із купівлею готових обідів.

Що стосується історії виникнення велосипедного туризму, то її початок тягнеться з моменту винайдення велосипеду, однак значної популярності набув вже в 1900-ті роки. Саме із цього моменту збільшилася кількість та різновидність велосипедних транспортів, як наслідок - і мета їх використання. Найбільшої популярності використання велосипедів набуло в країнах Європи та Америки. Саме тут високорозвинена велосипедна інфраструктура: тисячі кілометрів досконалих велосипедних доріжок не лише у великих містах, але й таких, що з'єднують між собою невеликі містечка та села; спеціально розроблені електронні та паперові карти із зазначенням велосипедних маршрутів; також у більшості регіонів світу для велосипедистів передбачені правила дорожнього руху, порушення яких караються штрафами.

Що стосується України, то тут велосипедна інфраструктура лише починає розвиватися, а велосипедні доріжки з'являються переважно на території великих міст, до того ж за рахунок виділення для них місця за рахунок дорожньої чи пішохідної зони. Однак, незважаючи на це, влада окремих регіонів все частіше звертає увагу на розробку спеціальних Програм та Концепцій, основної метою яких є виділення коштів на розвиток саме

велосипедної індустрії. Окрім використання велотранспорту лише з метою пересування, щороку набуває популярність велосипедний туризм, як один із видів активного відпочинку.

У роботі розглянуто інфраструктуру велотуризму як основної складової маркетингової діяльності. Так, завдяки популяризації велосипедного туризму можна значно покращити загальний та моральний стан осіб, які ним займаються (а саме - знизити рівень захворюваності серед населення), покращити екологічну ситуацію в країні (зменшення кількості автомобілів на дорогах значно знизить кількість негативних та шкідливих викидів в атмосферу), розвиток велосипедного туризму зможе покращити рівень внутрішнього туризму, що в свою чергу підвищить економічне становище в регіоні.

Також за допомогою спеціально проведеного анкетування було зроблено дослідження, за яким встановили, що понад 60% українців мають власний велосипедний транспорт, з яких 70% використовують його в теплу пору року систематично, ще 20% - цілорічно, решта - лише коли виникає потреба. Так, стає зрозуміло, що використання велосипедного транспорту є досить популярним у нашій країні, що дає змогу туристичній індустрії розглядати велотуризм в Україні як такий, що матиме значну популярність.

Також було проаналізовано стан велосипедного туризму на території Полтавського регіону. Влада регіону, починаючи з 2010 р. приділяє значної уваги розвитку велосипедної інфраструктури. Аналізуючи інформаційні джерела, стало зрозуміло, що за ці роки було побудовано десятки тисяч велосипедних доріжок, які гарантують безпеку пересування велосипедистам, розроблено спеціальні електронні та паперові мапи із зазначенням існуючих велосипедних маршрутів у регіоні. Саме це і стало причиною вибору Полтавського регіону для розробки спеціального велосипедного туру, а також - наявність великої кількості історичних та культурних пам’яток на його території. Таким чином, зважаючи на всі «за» та «проти», в роботі було

представлено SWOT-аналіз велосипедних турів на Полтавщині.

Так, сильними сторонами велосипедних турів є низька конкурентність, адже поки що вони є недостатньо популярними, значне покращення активності, а як результат - стану здоров'я, туристів, легкість, безпечність та економність такого виду подорожі. Із слабких сторін - досить погана якість дорожнього покриття, відсутність або низька кількість якісних і безпечних велосипедних доріжок та і загалом - низький рівень розвитку велосипедної інфраструктури. Що стосується загроз - це нестабільна політична, економічна та соціальна ситуація в Україні; погіршення екологічної ситуації та виникнення надзвичайних; загроза військових дій на сході України; неналежний стан доріг.

Отже, в результаті проведеного дослідження було розроблено спеціальний велосипедний тур «Визначні пам'ятки Полтавщини». Складність виконання подорожі - вище середнього, основні споживачі - особи, старші за 18 років з гарною фізичною підготовкою. Категорія туру - пізнавальний туризм. Так, під час туру, який триває 5 діб можна відвідати Диканьку, Великі Сорочинці, Миргород, с. Більськ та повернутися до м. Полтави – початку маршрут туру.

Під час розробки туру було розглянуто основні витрати, які будуть необхідними для здійснення велосипедного туру, проведено його калькуляцію з розрахунку на одну особу. Таким чином, не враховуючи витрати на власні потреби, в середньому вартість туру за 5 днів становитиме менше 4000 грн. Для того, щоб подорожувати та відвідати велику кількість цікавих історико-культурних пам'яток, цей вид туризму є економним та сприятливим.

Завдяки подальшій розробці цього виду туризму можна покращити туристичну інфраструктуру туристичних та економічний стан регіону. Вважаємо, що велосипедний туризм має всі перспективи стати в Україні популярним та таким, що приносить не лише задоволення, але й економічні вигоди регіону.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Жданович О. В. Велосипедний туризм : методичний посібник. Закарпатський Центр туризму, краєзнавства, екскурсій та спорту учнівської молоді. Ужгород, 2010. 37 с.

2. Михайліченко Г. І. Інноваційний розвиток туристичних підприємств: напрями змін та фактори впливу. *Економіка. Управління. Інновації*. 2012. №1 (7).

3. Грибан Г. Історія створення велосипеда та зародження велосипедного спорту. URL : http://eprints.zu.edu.ua/22210/1/Григорій_Грибан.PDF

4. Засєдка І. В. Розвиток велосипедного туризму в Україні як спеціалізованого виду туризму. file:///C:/Users/Admin/Downloads/gt_2013_25_18.pdf

5. Рутинський М. Й. Сільський туризм: навч. посіб. / М. Й. Рутинський, Ю. В. Зінько. К. : Знання, 2006. 271 с.

6. Робертс Т. Велоспорт: базовое руководство по снаряжению и технике езды. М., 2007. 60 с.

7. Українська асоціація активного та екологічного туризму. URL : http://uaeta.org/ua/tourism/17

8. Шумлянська Н. В. Екотуризм як форма долучення до природної та культурної спадщини. *Культура України*. 2014. Вип. 47.

9. Развитие велотуризма. URL: https://ufacity.info/press/news/222970.html

10. UNWTO World Tourism Barometer 2016. URL: http://tourlib.net/wto/UNWTO_Barometer_2016_01.pdf

11. Фізична рекреація: навч. посіб. для студ. вищ. навч. закл. фіз. виховання і спорту / авт. кол.: Є. Н. Приступа, О. М. Жданова, М. М. Линець [та ін.]; за наук. ред. Є. Приступи. Львів : ЛДУФК, 2010. 447 с.

12. Полещук Н. И. Основные тенденции развития международного туризма. Научный сборник Белорусского государственного университета. 2012.

Вып. 3. С. 176-179.

13. Розвиток туризму в Україні. URL: http://www.marshrury.in.ua/index.php/rozvytok-ruryzmu v ukraini.php

14. Види, типи і класи велосипедів. URL : https://extrasport.com.ua/types

15. Азарян О.М. Ринок туристичних послуг: моніторинг і розвиток комплексу маркетингу: монографія. Донецьк : Вид-во ДонМУ, 2015. 243 с.

16. Булашев О. Я. Теорія і методика спортивного туризму : навч. посіб для студентів першого курсу (за кредитно-модульною системою). Х. : ХДАФК, 2007. 230 с.

17. Гайдук А. Формування туристичної ринкової інфраструктури як фактор підвищення ефективності функціонування ринку туристичних послуг. *Регіональна економіка*. 1999. № 2. С. 172–178.

18. Музиченко-Козловська О. В. Територіальний маркетинг як чинник формування туристичної привабливості регіону. *Вісник Національного університету «Львівська Політехніка»*. 2007. № 594. С. 123–128.

19. Мальська М. П. Основи маркетингу у туризмі: підручник / М. П. Мальська, Н. Л. Мандюк. К. : Центр навчальної літератури, 2016. 336 с.

20. Кудла Н.Є. Маркетинг туристичних послуг: навчальний посібник. К. : Знання, 2011. 351 с.

21. Дудник І. М. Географічні аспекти туристичного маркетингу регіону / І.М. Дудник, О. А. Борисюк. *Науковий вісник Інституту міжнародних відносин НАН України*. Серія «Економіка». 2012. Т. 1. № 1–2. С. 102–107. URL : http://jrnl.nau.edu.ua/index.php/IMV/article/view/5995

22. Бейдик О. О. Рекреаційно-туристські ресурси України. Методологія та методи аналізу, термінологія, районування: монографія. К. : Видавничо-поліграфічний центр «Київський університет», 2001. 395 с.

23. Ткачук С. В. Маркетинг: конспект лекцій для студ. напряму підготовки 6.140103 «Туризм» денної та заочної форм навчання. К. : НУХТ,

2016. 124 с.

24. Ключкович Н. Історія та сучасний стан розвитку туристичної інфраструктури в Україні. *Східноєвропейський історичний вісник*. Головний редактор В. Ільницький. Дрогобич : Посвіт, 2017. Вип. 2. С. 93–97.

25. Жарська Н. Велотуризм як напрямок розвитку активного туризму / Н. Жарська, В. Бузин. *Проблеми активізації рекреаційно-оздоровчої діяльності населення* : матеріали XI Міжнар. наук.-практ. конф. (10–11 травня 2018 року, м. Львів). Львів. 2018. С. 240–243.

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

27. Грабовський Ю. А. Спортивний туризм: навчальний посібник / Ю. А. Грабовський, О. В. Скалій, Т. В. Скалій. Тернопіль: Навчальна книга. Богдан, 2009. 304 с.

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

29. U-Cycle. Офіційний сайт. URL : https://u-cycle.org.ua/about/

30. Україна приєдналася до «EuroVelo» – найбільшої у світі мережі велосипедних маршрутів. URL : https://velotransport.info/?p=1981

31. EuroVelo. URL : https://en.eurovelo.com/ukraine.

32. Програма розвитку велосипедної інфраструктури м. Полтава на 2020–2024 роки. URL : http://irm.pl.ua/files/2020/Program_velo.pdf

33. Orel A., Nepokupna T. The influence of cycling infrastructure on the economy of region / A. Orel, T. Nepokupna // Tourism in conditions of uncertainty: from theory to practice: Materials of 1st international scientific-practical Internet conference, May 12. 2021, Dnipro / resp. ed. V. M. Shapoval; Ministry of Education and Science of Ukraine, Nat. tech. Dnipro Polytechnic University. Dnipro : NTU

«DP», 2021. P. 51–53.

34. Квашнина Е. Б. Методика оценки влияния мультипликативного эффекта туристской деятельности на смежные отрасли региональной экономики. Автореферат диссерт. на соиск. ученой степени канд. эконом. наук. Санкт-Петербург. 2013. URL : http://economy-lib.com/metodika-otsenki-vliyaniya-multiplikativnogo-effekta-turistskoy-deyatelnosti-na-smezhnye-otrasli-regionalnoy-ekonomiki

35. Мальська М. П., Рутинський М. Й., Білоус С. В., Мандюк Н. Л. Економіка туризму: теорія і практика. Мультиплікатор туризму. URL : https://pidru4niki.com/1061120762191/turizm/multiplikator_turizmu].

36. Кіптенко В. К. Менеджмент туризму: підручник. К. : Знання, 2010. 502 с.

37. Туристичний барометр України. URL : http://www.ntoukraine.org/assets/files/ntou-barometer-2020.pdf?fbclid=IwAR1YTkS_mE-jrhUVmrKfk0aLWvfYRm-UJlIOHq6FUwDTV4SvgkvKw0dvgwY

38. Орел Альона. Ставлення споживачів велопродукту до інфраструктури велотуристичних маршрутів (на основі проведеного опитування населення Полтавської обл.). Збірник матеріалів XXIV наукової конференції здобувачів вищої освіти факультету історії та географії. Березень 2021 року. Полтава: ІВЦ ПНПУ, 2021. 312 с.

39. Орел А. В. Шляхи покращення інфраструктури велотуристичних маршрутів. Потенціал сучасної науки (частина I): матеріали V Міжнародної науково-практичної конференції м. Київ, 23-24 січня 2021 року. Київ: МЦНіД, 2021. 60 с.

40. Мельниченко О. А. Особливості розвитку індустрії туризму в Україні: монографія / Мельниченко О. А., Шведун В. О. Харків : Вид-во НУЦЗУ, 2017. 153 с.

41. Про схвалення Стратегії розвитку туризму та курортів на період до 2026 року. URL : https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/168-2017-p#Text

42. Любівцева О. О. Методика розробки турів. URL : http://tourlib.net/books_ukr/lubiceva_mrt5.htm.

43. Найкрасивіші місця Полтавщини. URL : https://rubryka.com/article/where-to-go-poltava-region/

44. Офіційний сайт готельного комплексу «Лубенська Слобода». URL : https://www.agoda.com/city/velikiye-sorochintsy-ua.html?cid=1844104

45. Санаторій Миргород. URL: https://ivar-tour.kiev.ua/ua/57/

ДОДАТКИ

Додаток А

Українська пісня в сучасній концертній практиці

Коваленко Тетяна
студентка Полтавського національного педагогічного університету імені В. Г. Короленка (науковий керівник – доцент Р. Винничук) (м. Полтава, Україна)
Історико-культурологічний вимір розвитку туристичної галузі України

Козка Вікторія
студентка Полтавського національного педагогічного університету імені В. Г. Короленка (науковий керівник – доцент А. Шуканова) (м. Полтава, Україна)
Особливості організації спортивно-оздоровчої анімації в готелях

Мацола Андрій
магістрант Полтавського національного педагогічного університету імені В. Г. Короленка (науковий керівник – доцент О. Лук'яненко) (м. Полтава, Україна)
Виставки радянського пропагандистського плакату в умовах декомунізації

Орел Альона
студентка Полтавського національного педагогічного університету імені В. Г. Короленка (науковий керівник – доцент Т. Непокупна) (м. Полтава, Україна)
Організаційні аспекти інфраструктурного забезпечення велотуристичних маршрутів регіону

Актива

ПРОГРАМА

Міжнародної науково-практичної конференції

СУЧАСНІ СОЦІОКУЛЬТУРНІ ПРОЦЕСИ:

КОМПЕТЕНТІСНО-АКСІОЛОГІЧНИЙ АСПЕКТ

28-29 жовтня 2020 року

Додаток Б

Міжнародний Центр Науки і Досліджень
International Center for Science and Research
Международный Центр Науки и Исследований

СЕРТИФІКАТ

Даний сертифікат підтверджує, що

Орел А.В.

брав(ла) участь у роботі

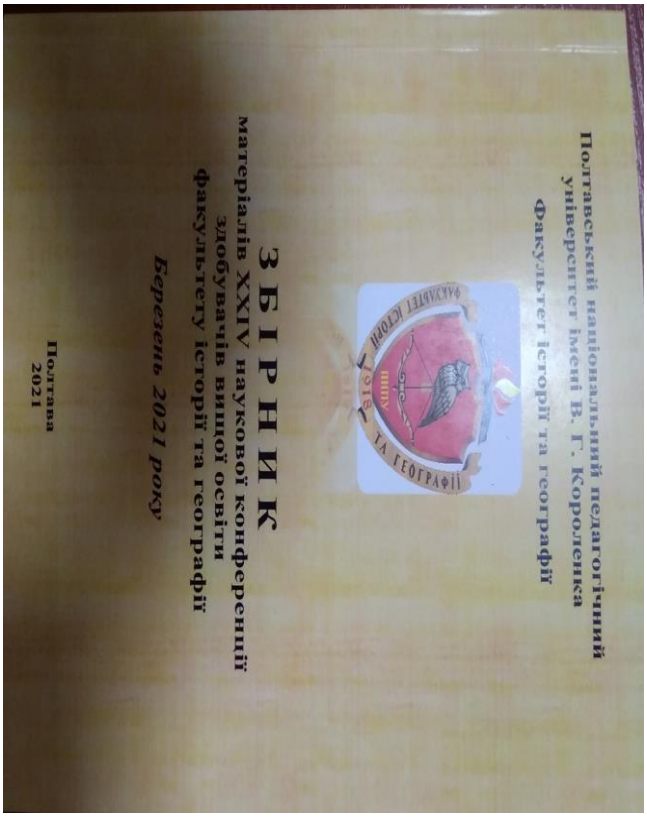
V Міжнародній науково-практичній конференції
«ПОТЕНЦІАЛ СУЧАСНОЇ НАУКИ»

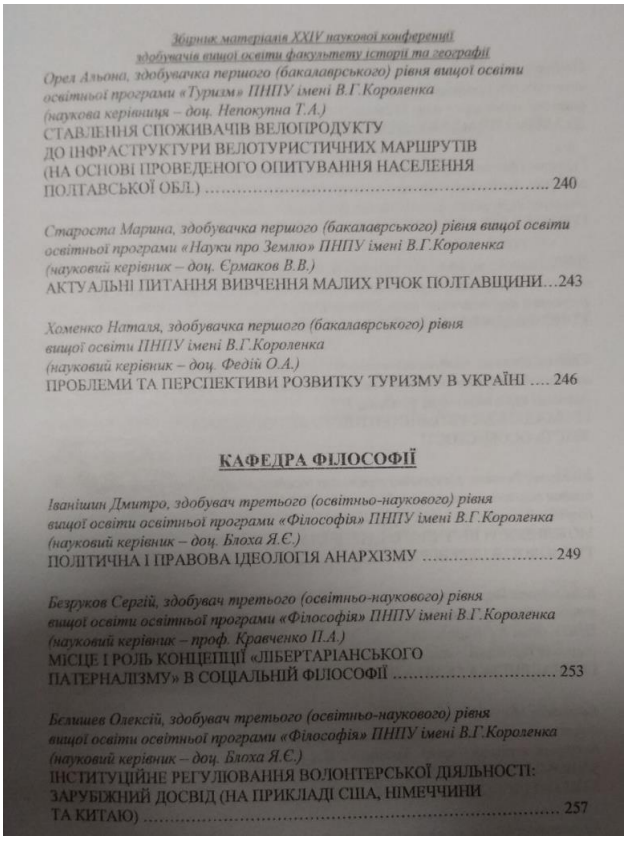
Оргкомітет конференції
23-24 січня 2021 року

ЗМІСТ

ЕКОНОМІЧНІ НАУКИ 5
Баранець А. ПРОБЛЕМИ ІПОТЕЧНОГО КРЕДИТУВАННЯ 5
Величко Д.В. ПЕРСПЕКТИВИ СТАНДАРТУ ISO 37001:2016 В УКРАЇНІ 7
Воржакова Ю.П., Зоріна Є.Д. ПРОБЛЕМИ ТРАНСФОРМАЦІЇ МАЛОГО БІЗНЕСУ ПРИ ПЕРЕХОДІ ДО СЕРЕДНЬОГО ТА ВЕЛИКОГО БІЗНЕСУ 8
Дутова Н.В., Іщук К.А. МІЖНАРОДНИЙ ДОСВІД ВИКОРИСТАННЯ РЕЄСТРАТОРІВ РОЗРАХУНКОВИХ ОПЕРАЦІЙ 9
Кізілов Д.В. ТІНІЗАЦІЯ ЕКОНОМІКИ ЯК ОДНА З СОЦІАЛЬНО-ЕКОНОМІЧНИХ ПРОБЛЕМ СУЧАСНОЇ УКРАЇНИ 11
Кізілова В.О. ВПЛИВ ДЕРЖАВНОГО БОРГУ НА ФІНАНСОВУ БЕЗПЕКУ УКРАЇНИ 13
Коковіхіна О.О. ІНВЕСТИЦІЙНА БЕЗПЕКА ЯК КЛЮЧОВИЙ ФАКТОР СТАЛОГО РОЗВИТКУ ДЕРЖАВИ 14
Копіпшинська К.О., Васильцова Т.В. ПРОБЛЕМИ ТА НАПРЯМИ ТЕХНОЛОГІЧНОГО РОЗВИТКУ ВИРОБНИЦТВА НА ПІДПРИЄМСТВІ 16
Литовка І.С. МЕТОДИЧНІ ПІДХОДИ ДО ОЦІНКИ ЖИТТЄЗДАТНОСТІ СІЛЬСЬКОГОСПОДАРСЬКИХ ПІДПРИЄМСТВ 17
Макаров Д.В., Карвацка Н.С. ТЕОРЕТИЧНІ ОСНОВИ УПРАВЛІННЯ ІННОВАЦІЙНИМ РОЗВИТКОМ ЗАКЛАДУ ОХОРОНИ ЗДОРОВ'Я 19
Орел А.В. ШЛЯХИ ПОКРАЩЕННЯ ІНФРАСТРУКТУРИ ВЕЛОТУРИСТИЧНИХ МАРШРУТІВ 21
Погуляка Н.С., Турчіна С.Г. ВДОСКОНАЛЕННЯ УПРАВЛІННЯ ПРИБУТКОВІСТЮ В МАЛИХ ПІДПРИЄМСТВАХ НА ПРИКЛАДІ ТОВ «ВВМ ТРЕЙДІНГ» (М. СУМИ) 22
Цюрко Т.В. ФІНАНСОВА СТІЙКІСТЬ ПІДПРИЄМСТВА АВІАБУДІВНОЇ ПРОМИСЛОВОСТІ 23
Шишкіна А.П. АКТУАЛЬНІ ПІДХОДИ ДО ПРОВЕДЕННЯ ЗОВНІШНЬОГО АУДИТУ БЕЗПЕКИ БІЗНЕСУ НА ОСНОВІ РИЗИКУ ОРІЄНТОВАНОГО ПІДХОДУ 25
ІСТОРИЧНІ НАУКИ 26
Бідун Ю.В. ВІЙСЬКОВА ПОВИННІСТЬ ВИХОВАНЦІВ КИЇВСЬКОЇ ДУХОВНОЇ СЕМІНАРІЇ 26
Павлович Ю.О. СУЧАСНА ІСТОРИЧНА НАУКА: ВИКЛИКИ СЬОГОДЕННЯ 28
Яковлев І.В. ЩОДО РІЗНИХ АСПЕКТІВ РЕЛІГІЙНИХ ПРОБЛЕМ НА ТЕРИТОРІЇ СУЧАСНОЇ УКРАЇНИ 29
МЕДИЧНІ НАУКИ 30
Гладких Н.О. АНАЛІЗ ПРІОРИТЕТНИХ ФАКТОРІВ РИЗИКУ ЗЛОЯКІСНИХ НОВОУТВОРЕНЬ ЩИТОПОДІБНОЇ ЗАЛОЗИ 30
Русанова А.І., Шишко Д.О., Шапаренко О.В. СИНДРОМ БРУГАДА 32
Шевчук О.Р., Данюк М.І., Демкович Л.І. ПОШИРЕННЯ ХВОРОБИ ЛАЙМА У ТЕРНОПІЛЬСЬКІЙ ОБЛАСТІ ПРОТЯГОМ 2017-2019 РР 33

Додаток В





Збірник матеріалів XXIV наукової конференції здобувачів вищої освіти факультету історії та географії

Орел Альона, здобувачка першого (бакалаврського) рівня вищої освіти освітньої програми «Туризм» ПНПУ імені В.Г.Короленка (наукова керівниця – доц. Непокупна Т.А.)
СТАВЛЕННЯ СПОЖИВАЧІВ ВЕЛОПРОДУКТУ ДО ІНФРАСТРУКТУРИ ВЕЛОТУРИСТИЧНИХ МАРШРУТІВ (НА ОСНОВІ ПРОВЕДЕНОГО ОПИТУВАННЯ НАСЕЛЕННЯ ПОЛТАВСЬКОЇ ОБЛ.) 240

Староста Марина, здобувачка першого (бакалаврського) рівня вищої освіти освітньої програми «Науки про Землю» ПНПУ імені В.Г.Короленка (науковий керівник – доц. Єрмаков В.В.)
АКТУАЛЬНІ ПИТАННЯ ВИВЧЕННЯ МАЛИХ РІЧОК ПОЛТАВЩИНИ...243

Хоменко Наталя, здобувачка першого (бакалаврського) рівня вищої освіти ПНПУ імені В.Г.Короленка (науковий керівник – доц. Федій О.А.)
ПРОБЛЕМИ ТА ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ ТУРИЗМУ В УКРАЇНІ 246

КАФЕДРА ФІЛОСОФІЇ

Іванішин Дмитро, здобувач третього (освітньо-наукового) рівня вищої освіти освітньої програми «Філософія» ПНПУ імені В.Г.Короленка (науковий керівник – доц. Блоха Я.Є.)
ПОЛІТИЧНА І ПРАВОВА ІДЕОЛОГІЯ АНАРХІЗМУ 249

Безруков Сергій, здобувач третього (освітньо-наукового) рівня вищої освіти освітньої програми «Філософія» ПНПУ імені В.Г.Короленка (науковий керівник – проф. Кравченко П.А.)
МІСЦЕ І РОЛЬ КОНЦЕПЦІЇ «ЛІБЕРТАРІАНСЬКОГО ПАТЕРНАЛІЗМУ» В СОЦІАЛЬНІЙ ФІЛОСОФІЇ 253

Бєлишев Олексій, здобувач третього (освітньо-наукового) рівня вищої освіти освітньої програми «Філософія» ПНПУ імені В.Г.Короленка (науковий керівник – доц. Блоха Я.Є.)
ІНСТИТУЦІЙНЕ РЕГУЛЮВАННЯ ВОЛОНТЕРСЬКОЇ ДІЯЛЬНОСТІ: ЗАРУБІЖНИЙ ДОСВІД (НА ПРИКЛАДІ США, НІМЕЧЧИНИ ТА КИТАЮ) 257

Додаток Г

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ

НАЦІОНАЛЬНИЙ ТЕХНІЧНИЙ УНІВЕРСИТЕТ «ДНІПРОВСЬКА ПОЛІТЕХНІКА»

Кафедра туризму та економіки підприємства

ХАРКІВСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ АГРАРНИЙ УНІВЕРСИТЕТ ІМ. В.В. ДОКУЧАЄВА

Кафедра інформаційних технологій, консалтингу і туризму

Запрошують до участі у

І Міжнародній науково-практичній інтернет-конференції

«ТУРИЗМ В УМОВАХ НЕВИЗНАЧЕНОСТІ: ВІД ТЕОРІЇ ДО ПРАКТИКИ»

яка відбудеться 12 травня 2021року

Мета конференції: дослідження сучасних тенденцій і перспектив розвитку туріндустрії.

Завдання конференції: об'єднання і координація зусиль теоретиків і практиків щодо пошуку шляхів розвитку туризму в умовах невизначеності.

Для участі у роботі конференції запрошуються викладачі, аспіранти, студенти, представники туристичного бізнесу та всі, хто цікавиться питаннями розвитку туріндустрії в Україні та світі.

Тези студентів приймаються тільки в співавторстві з викладачами.

Робоча мова конференції: англійська.

Orel·A.,·Nepokupna·T.·The·influence·of·cycling·infrastructure·on·the·economy·of·region·/·A.·Orel,·T.·Nepokupna·//·Tourism·in·conditions·of·uncertainty:·from·theory·to·practice:·Materials·of·1st·international·scientific-practical·Internet·conference,·May·12.·2021,·Dnipro·/·resp.·ed.·V.·M.·Shapoval;·Ministry·of·Education·and·Science·of·Ukraine,·Nat.·tech.·Dnipro·Polytechnic·University.·–·Dnipro:·NTU·«DP»,·2021.·–·P.·51–53.¶

Додаток Д

Показники охопленості велотуризмом країн Європи (2015-2020 рр.)

Країна	***Кількість одноденних подорожей на велосипеді, млн.***	***Кількість багатоденних подорожей, млн.***	***Загальна виручка туристичних компаній від організованих велопоїздок, млрд.***
Австрія	62	0,46	1,16
Бельгія	39	0,21	0,69
Болгарія	12	0,13	0,25
Швейцарія	55	0,42	1,03
Кіпр	0	0	0,01
Чехія	55	0,56	1,09
Німеччина	607	4,62	11,37
Данія	42	0,32	0,79
Естонія	1	0,01	0,02
Іспанія	80	0,89	1,62
Фінляндія	112	1,14	2,22
Франція	373	4,01	7,49
Греція	21	0,23	0,42
Угорщина	98	1	1,94
Ірландія	13	0,09	0,24
Італія	103	1,05	2,05
Ліхтенштейн	5	0,04	0,09
Люксембург	1	0	0,01
Латвія	9	0,1	0,19
Нідерланди	138	1,01	2,57
Норвегія	23	0,2	0,44
Польща	101	1,06	2,02
Португалія	7	0,07	0,14
Румунія	9	0,1	0,18
Швеція	134	1,2	2,58
Словенія	9	0,07	0,18
Словаччина	17	0,14	0,32
Великобританія	149	1,23	2,83
Загалом	***2274***	***20,36***	***43,94***

Додаток Е

Заходи Програми розвитку велосипедної інфраструктури у м. Полтава 2020–2024 рр.

Перелік заходів Програми	Можливі обсяги фінансування по роках, тис. грн.					Відповідальний виконавець
	2020	2021	2022	2023	2024	
1. Створення безбар'єрної, безпечної, зв'язної веломережі	1032,24	*	*	*	*	Управління житлово-комунального господарства
2. Створення супутньої велосипедної інфраструктури						
2.1 Закупівля паркувальних стійок для короткочасного зберігання велосипедів територій біля об'єктів громадського призначення (комунальної форми власності)	-	*	-	*	-	Управління житлово-Комунального господарства, Управління освіти виконавчого комітету Полтавської міської ради, Департамент культури, молоді та спорту Полтавської міської ради, КП «Полтава-сервіс»
2.2 Створення мережі громадського велопрокату, облаштування станцій системи байкшерінгу	-	*	-	*	*	КО «Інститут розвитку міста» ПМР
2.3 Створення системи навігації велосипедних маршрутів в паркових Зонах	-	*	*	*	*	КП «Декоративні культури» Полтавської міської ради
2.2 Створення мережі громадського велопрокату, облаштування станцій системи байкшерінгу	-	*	-	*	*	КО «Інститут розвитку міста» ПМР
2.3 Створення системи навігації велосипедних маршрутів в паркових Зонах	-	*	*	*	*	КП «Декоративні культури» Полтавської міської ради

2.4 Закупівля велосипедів для співробітників міської адміністрації	65,0	*	*	-	-	ПМР, проект «Інтегрований розвиток міст в Україні II»
2.5 Обладнання засобів громадського транспорту засобами для перевезення велосипедів	-	-	-	*	*	КП «Полтаваелектроавтотранс»
2.6 Облаштування вулично-дорожньої мережі станціями для ремонту та самообслуговування велосипедів	-	*	-	*	-	КП «Декоративні культури» Полтавської міської ради

Додаток Е (продовження)

2.7 Облаштування вулично-дорожньої мережі станціями для зарядки Електровелосипедів	-	-	-	*	*	Зовнішнього освітлення «Міськсвітло»	
2.8 Підставка під ногу для велосипедистів для комфорту очікування на перехресті (підпурка)	-	*	-	*	-	Управління житлово-комунального господарства	
3. Інформаційно-просвітницькі та промоційні заходи							
3.1 Проведення масових заходів, що популяризують велосипедний транспорт (Велодень, Акція «Велосипедом на роботу», «Європейський тиждень мобільності», велопаради та інші)	*	*	*	*	*	Управління у справах сім'ї, молоді та спорту, профільні громадські організації, ініціативні групи	
3.2 Проведення освітніх заходів в сфері безпечного користування велосипедом серед різних груп населення (велошколи, навчальні заходи в школах та інше)	*	*	*	*	*	Управління у справах сім'ї, молоді та спорту, Управління освіти, Національна патрульна поліція, громадські організації, ініціативні групи	
3.3 Підвищення кваліфікації спеціалістів з містобудування, транспортного планування, організації дорожнього руху,	*	*	*	*	*	КО «Інститут розвитку міста»	
3.3 Підвищення кваліфікації спеціалістів з містобудування, транспортного планування, організації дорожнього руху, проведення заходів з професійної освіти	*	*	*	*	*	КО «Інститут розвитку міста» ПМР	
3.4 Розміщення реклами, розповсюдження інформації та популяризація велотранспорту та безпеки дорожнього руху в засобах масової інформації	*	*	*	*	*	Прес-служба Полтавської міської Ради	

5

4.Заходи з моніторингу та збору даних							
4.1 Замовлення соціологічного опитування мешканців щодо кількості поїздок та видів транспорту для визначення відсотка подорожей велосипедом	-	-	-	-	*	КО «Інститут розвитку міста» ПМР	
4.2 Проведення підрахунку кількості велосипедистів за розробленою методикою (весна та осінь)	*	*	*	*	*	Партнерські організації (профільні громадські організації)	

Додаток Ж

Анкета для проведення опитування споживачів велопродукту щодо їхнього ставлення до інфраструктури велотуристичних маршрутів на території Полтавської області

Добрий день!

Пропонуємо Вам взяти участь в опитуванні, що проводиться з метою з'ясування ставлення споживачів велопродукту до інфраструктури велотуристичних маршрутів на території Полтавської області. Просимо дати відповіді на пропоновані питання.

Ваша думка є важливою для нас. В анкеті немає правильної чи неправильної відповіді. Від щирості Ваших відповідей залежить якість дослідження, результати якого будуть використані в узагальненому вигляді у науковій роботі.

Будь ласка, уважно прочитайте питання. Відмітьте позначкою одну із запропонованих відповідей або впишіть свій варіант відповіді. Анонімність гарантуємо.

Вкажіть свою стать: А) Ч Б) Ж	Вкажіть свій вік: ____ років.	Вкажіть місце свого проживання: А) Місто; Б) Село; В) Інше_____

1. **Чи маєте Ви свій власний велосипед:**
   А) Так;
   Б) Ні;
   В) Орендую за потреби;
   Г) Інше_____
2. **Як часто Ви використовуєте велосипед для своїх поїздок:**
   А) Використовую велосипед лише влітку;
   Б) Використовую велосипед протягом весни-осені;
   В) Використовую велосипед протягом всього року;
   Г) Інше_____
3. **Чим для Вас є велосипед:**
   А) Це мій основний транспортний засіб;
   Б) Іноді катаюсь на ньому у вільний час;
   В) Їжджу відпочивати на ньому (в рекреаційних цілях);
   Г) Практично не катаюсь на велосипеді, він стоїть без діла;
   Д) Займаюсь велоспортом;
   Є) Інше_____
4. **Як часто Ви користуєтеся велосипедом:**
   А) менше 1 разу в місяць;
   Б) 1 раз на тиждень;
   В) щодня;
   Г) іноді влітку;
   Д) Інше_____
5. **Чи задовольняє Вас стан велосипедних шляхів, які знаходяться на території**

Полтавської області:

А) Так, повністю задовольняють;

Б) Ні, не задовольняють;

В) Інше_____

6. **На Вашу думку, чи достатньо засобів організації дорожнього руху розміщено на велосипедних шляхах, які знаходяться на території Полтавської області:**

А) Так;

Б) Ні;

В) Інше_____

7. **Які, на Вашу думку, засоби організації дорожнього руху мають бути обов'язково розміщені на велосипедних шляхах:**

А) Знаки і покажчики;

Б) світлофори;

В) дорожня розмітка;

Г) Інше_____

8. **Яких елементів велотуристичної інфраструктури не вистачає на велосипедних маршрутах, якими Ви користуєтесь:**

А) Засобів, що використовуються для огородження, освітлення та озеленення;

Б) Засобів, що підвищують рівень безпеки руху велосипедистів та здатні покращити візуальний ряд;

В) малих архітектурних форм (лави, альтанки, скульптури, фонтани, бювети);

Г) об'єктів велосипедного сервісу (велостоянки, станції техобслуговування, пункти велопрокату та зберігання велосипедів, заклади громадського харчування та торгівлі, місця відпочинку тощо);

Д) Інше_____

9. **Чи використовуються на велосипедних маршрутах, якими Ви користуєтесь, асфальтові, бетонні або гумові з'їзди, пандуси, велосипедні підйомники та ліфти для того, щоб можна було зручно подолати перепади висот між рівнем автомобільної дороги і велосипедної доріжки:**

А) Так, але їх досить мало;

Б) Так, вони зустрічаються скрізь на вело маршрутах, якими я користуюсь;

В) Ні, особисто мені не зустрічалися;

Г) Інше_____

10. **Які побажання Ви можете висловити щодо покращення інфраструктури велотуристичних маршрутів на території Полтавської області:**

_____

_____

Дякуємо за приділений час і надані відповіді ☺ ☺ ☺

Додаток И

Зведена таблиця результатів проведеного опитування споживачів велопродукту

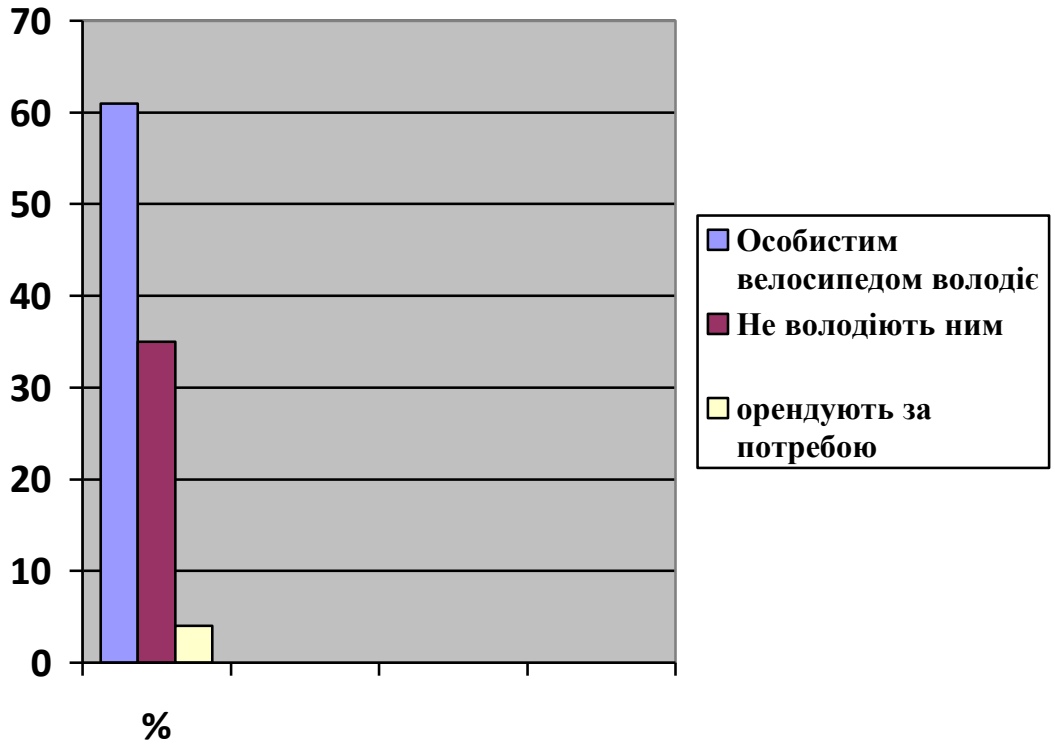
<table>
<tr><td colspan="2">Всього: 120 чоловік (17-60 років)</td></tr>
<tr><td>Чоловіки (70 осіб) 58 %</td><td>Жінки (50 осіб) 42 %</td></tr>
<tr><td colspan="2">1. Чи маєте Ви свій власний велосипед?</td></tr>
<tr><td colspan="2">Загалом: особистим велосипедом володіє 61% опитаних, 35% не володіють ним, 4% орендують за потреби</td></tr>
<tr><td>Володіють особистим велосипедом 70%, не володіють 23% , орендують за потребою 7%.</td><td>Володіють особистим велосипедом 64%, не володіють 32% , орендують за потребою 4%.</td></tr>
<tr><td colspan="2">2. Як часто Ви використовуєте велосипед для своїх поїздок?
Загалом: 77% опитаних сідають на велосипед протягом весни-осені, 20% – цілий рік, 3% – лише влітку.</td></tr>
<tr><td>Сідають на велосипед протягом весни-осені - 78%, цілий рік -18%, лише влітку - 4 % .</td><td>Сідають на велосипед протягом весни-осені - 74%, цілий рік -6% , лише влітку - 20%.</td></tr>
<tr><td colspan="2">3. Чим для Вас є велосипед?
Загалом: сприймається як основний транспортний засіб – 46%, іноді катаються на велосипеді – 24%, їздять відпочивати в рекреаційних цілях – 19%, практично не катаються – 3% займаються велоспортом – 8%.</td></tr>
<tr><td>Сприймається як основний транспортний засіб – 47%, іноді катаються на велосипеді – 22%, їздять відпочивати в рекреаційних цілях – 18%, практично не катаються – 4%, займаються велоспортом – 9%.</td><td>Сприймається як основний транспортний засіб – 49%, іноді катаються на велосипеді – 19%, їздять відпочивати в рекреаційних цілях – 17%, практично не катаються – 6%, займаються велоспортом – 9%</td></tr>
<tr><td colspan="2">4. Як часто Ви користуєтеся велосипедом?
Загалом: 1 раз на тиждень – 29%, щодня – 24%, менше 1 разу на місяць – 22%, іноді влітку – 21%, решта (4%) опитаних дали свою відповідь.</td></tr>
<tr><td>1 раз на тиждень – 30%, щодня – 27%, менше 1 разу на місяць – 19%, іноді влітку – 21%, решта (3 %) опитаних дали свою відповідь</td><td>1 раз на тиждень – 28%, щодня – 25 %, менше 1 разу на місяць – 21%, іноді влітку – 22%, решта (4 %) опитаних дали свою відповідь</td></tr>
<tr><td colspan="2">5. Чи задовольняє Вас стан велосипедних шляхів, які знаходяться на території Полтавської області?
Загалом: 65,5% відповіли, що не задовольняє стан велосипедних шляхів, які знаходяться на території Полтавської області; 19,5% опитаних повністю ними задоволені; 15% дали свою відповідь.</td></tr>
<tr><td>62,5% відповіли, що не задовольняє; 24,5% опитаних повністю ними задоволені; 13% дали свою відповідь.</td><td>66,5% відповіли, що не задовольняє; 16,5 % опитаних повністю ними задоволені; 17% дали свою відповідь.</td></tr>
<tr><td colspan="2">6. На Вашу думку, чи достатньо засобів організації дорожнього руху розміщено на велосипедних шляхах, які знаходяться на території Полтавської області?</td></tr>
<tr><td colspan="2">Загалом: на території Полтавської області знаходиться недостатня кількість засобів організації дорожнього руху на велосипедних шляхах – 76,2%, мають протилежну думку – 21,8% , дали</td></tr>
</table>

свою відповідь – 2%.	
На території Полтавської області знаходиться недостатня кількість засобів організації дорожнього руху на велосипедних шляхах – 79,8%, мають протилежну думку – 19,2%, дали свою відповідь – 1%	На території Полтавської області знаходиться недостатня кількість засобів організації дорожнього руху на велосипедних шляхах – 68,2%, мають протилежну думку – 29,8%, дали свою відповідь – 2%
7. Які, на Вашу думку, засоби організації дорожнього руху мають бути обов'язково розміщені на велосипедних шляхах?	
Загалом: вказали, що на велосипедних шляхах варто розмістити знаки і покажчики – 34,5%, дорожню розмітку – 21,5% , світлофори – 18,9%, решта – вказали свій варіант.	
вказали, що на велосипедних шляхах варто розмістити знаки і покажчики – 37,5%, дорожню розмітку – 24,5%, світлофори – 19,9%, решта – вказали свій варіант.	вказали, що на велосипедних шляхах варто розмістити знаки і покажчики – 38,5%, дорожню розмітку – 16 ,5% , світлофори – 17,9%, решта – вказали свій варіант.
8. Яких елементів велотуристичної інфраструктури не вистачає на велосипедних маршрутах, якими Ви користуєтесь?	
Загалом: не вистачає засобів, що використовуються для огородження, освітлення та озеленення для 28,9% опитаних; засобів, що підвищують рівень безпеки руху велосипедистів та здатні покращити візуальний ряд для 19,3% опитаних; малих архітектурних форм (лави, альтанки, скульптури, фонтани) для 23,7% опитаних; об'єктів велосипедного сервісу (велостоянки, станції технічного обслуговування, пункти велосипедного прокату та зберігання велосипедів, заклади харчування та торгівлі, місця відпочинку) для 28,1% опитаних.	
Не вистачає засобів, що використовуються для огородження, освітлення та озеленення – 27,9%; засобів, що підвищують рівень безпеки руху велосипедистів та здатні покращити візуальний ряд – 21,3%; малих архітектурних форм (лави, альтанки, скульптури, фонтани) – 21,7%; об'єктів велосипедного сервісу (велостоянки, станції технічного обслуговування, пункти велосипедного прокату та зберігання велосипедів, заклади харчування та торгівлі, місця відпочинку) – 29,1%	Не вистачає засобів, що використовуються для огородження, освітлення та озеленення – 29,9%; засобів, що підвищують рівень безпеки руху велосипедистів та здатні покращити візуальний ряд – 19,3%; малих архітектурних форм (лави, альтанки, скульптури, фонтани) – 24,7%; об'єктів велосипедного сервісу (велостоянки, станції технічного обслуговування, пункти велосипедного прокату та зберігання велосипедів, заклади харчування та торгівлі, місця відпочинку) – 26,1%
9.Чи використовуються на велосипедних маршрутах, якими Ви користуєтесь, асфальтові, бетонні або гумові з'їзди, пандуси, велосипедні підйомники та ліфти для того, щоб можна було зручно подолати перепади висот між рівнем автомобільної дороги і велосипедної доріжки?	
Загалом: 46,8% відповіли, що на вказаних велосипедних маршрутах існують асфальтові, бетонні або гумові з'їзди, пандуси, велосипедні підйомники та ліфти для того, щоб зручно подолати різкі невеликі перепади висот між рівнем автомобільної дороги і велосипедної доріжки, проте їх існує досить мало; 13,7% відповіло, що вони зустрічаються скрізь, де це необхідно; 39,5% дали відповідь, що особисто вони не зустрічали таких елементів велосипедної інфраструктури.	
44,8% відповіли, що на вказаних велосипедних маршрутах існують асфальтові, бетонні або гумові з'їзди, пандуси, велосипедні підйомники	48,8% відповіли, що на вказаних велосипедних маршрутах існують асфальтові, бетонні або гумові з'їзди,

та ліфти для того, щоб зручно подолати різкі невеликі перепади висот між рівнем автомобільної дороги і велосипедної доріжки, проте їх існує досить мало; 15,7% відповіло, що вони зустрічаються скрізь, де це необхідно; 39,5% дали відповідь, що особисто вони не зустрічали таких елементів велосипедної інфраструктури.	пандуси, велосипедні підйомники та ліфти для того, щоб зручно подолати різкі невеликі перепади висот між рівнем автомобільної дороги і велосипедної доріжки, проте їх існує досить мало; 17,7% відповіло, що вони зустрічаються скрізь, де це необхідно; 33,5% дали відповідь, що особисто вони не зустрічали таких елементів велосипедної інфраструктури.

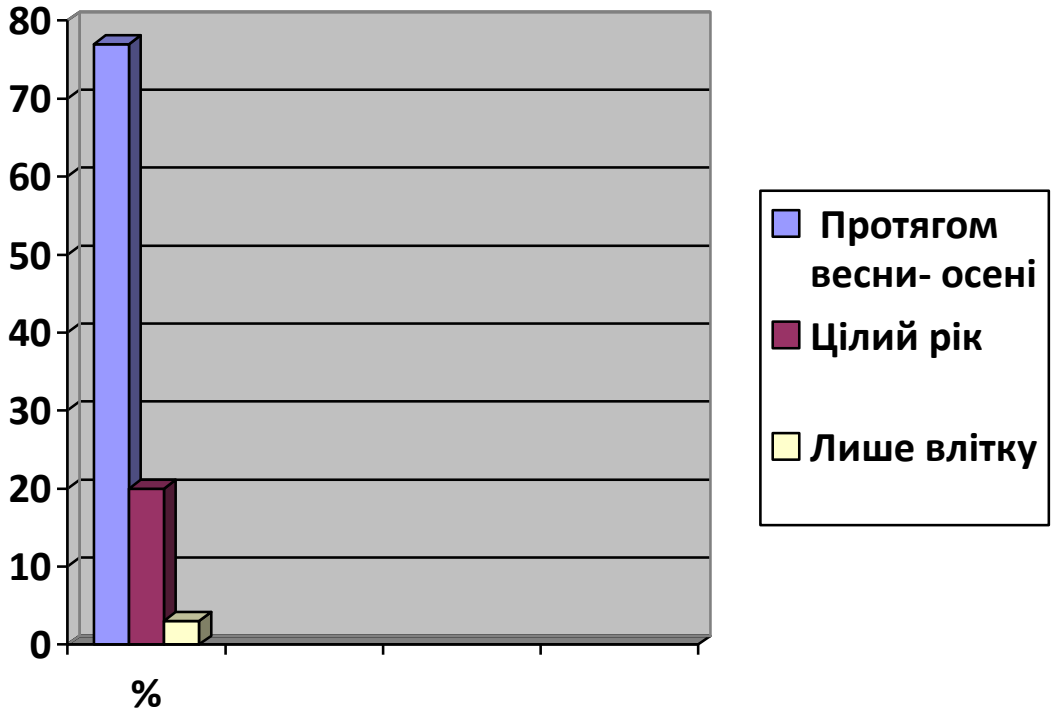
Додаток К

1. Чи маєте Ви свій власний велосипед?



Додаток Л

2. Як часто Ви використовуєте велосипед для своїх поїздок:

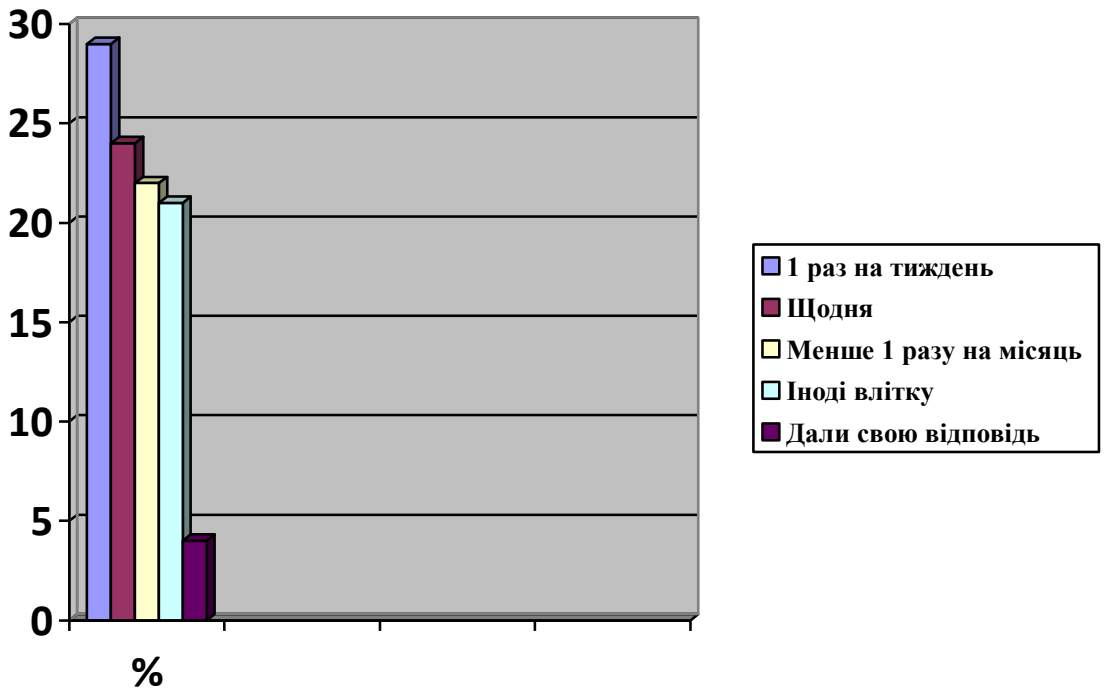


Додаток М

3. Чим для Вас є велосипед:

Додаток Н

4. Як часто Ви користуєтеся велосипедом:

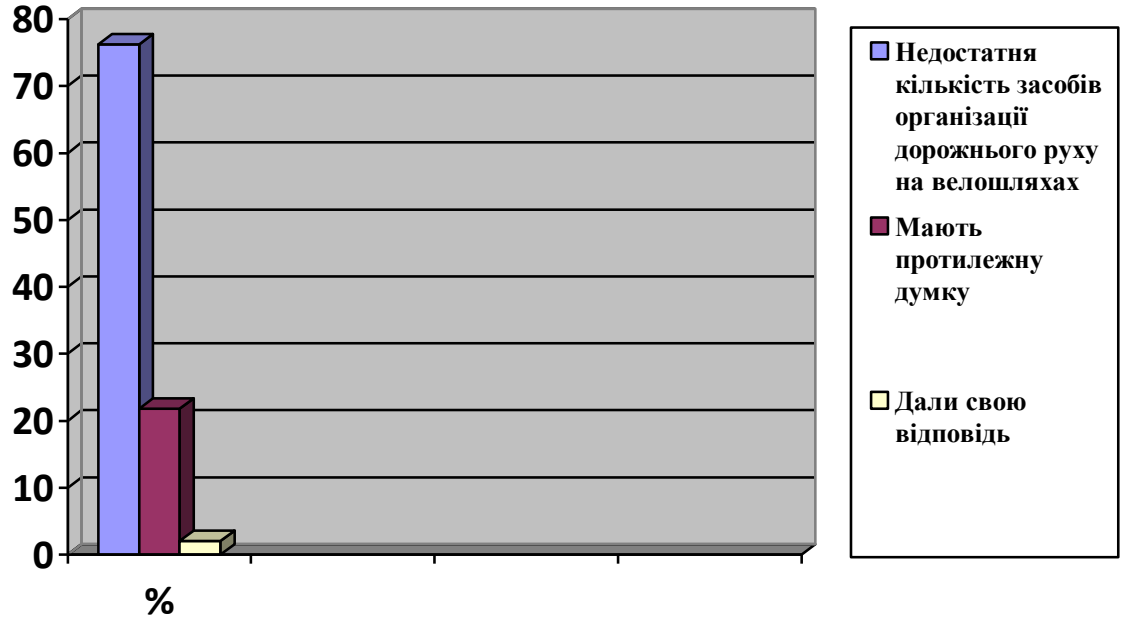


Додаток П

5. Чи задовольняє Вас стан велосипедних шляхів, які знаходяться на території Полтавської області:

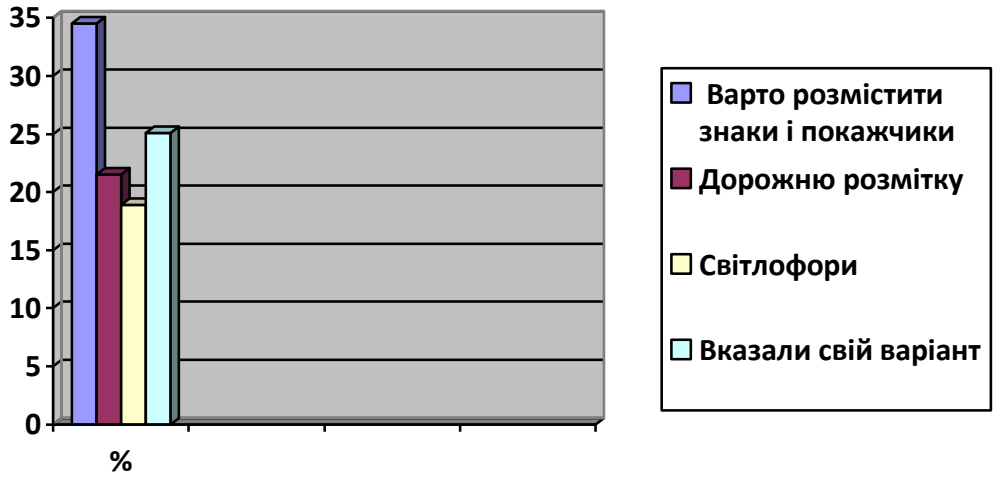
Додаток Р

6. На Вашу думку, чи достатньо засобів організації дорожнього руху розміщено на велосипедних шляхах, які знаходяться на території Полтавської області:



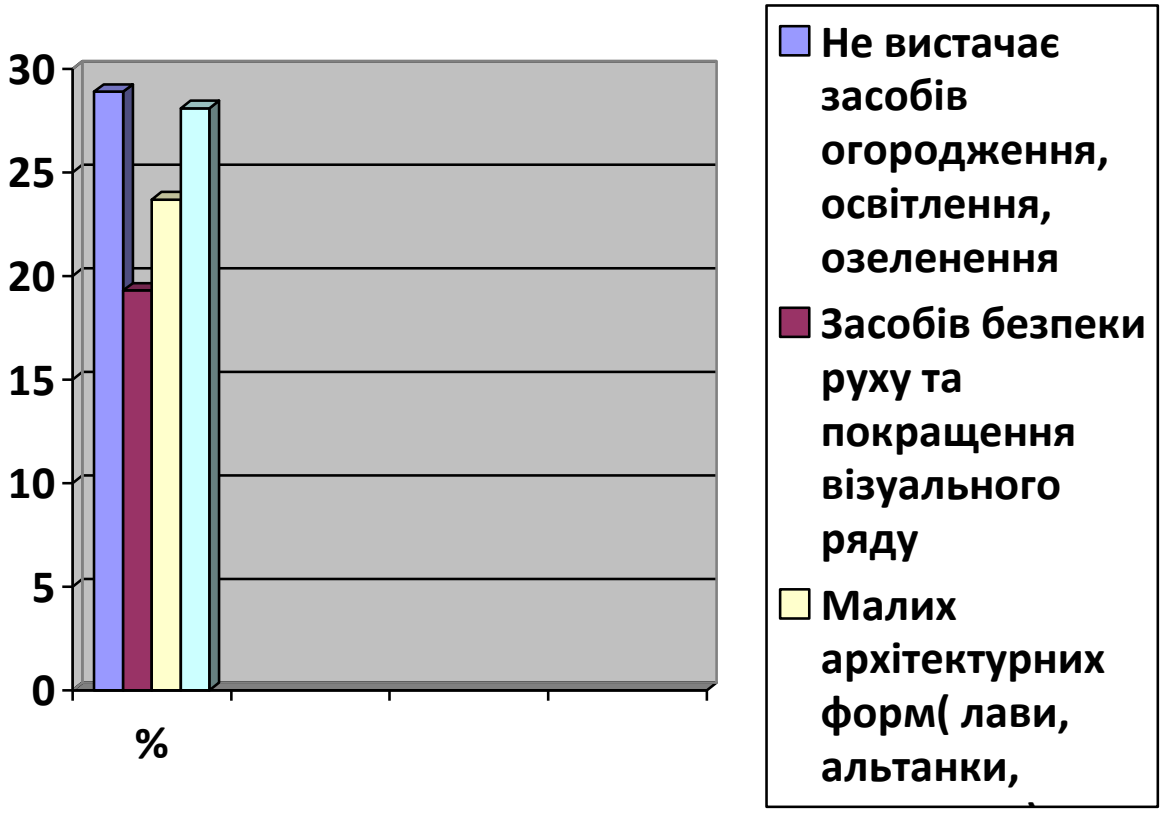
Додаток С

7. Які, на Вашу думку, засоби організації дорожнього руху мають бути обов'язково розміщені на велосипедних шляхах:



Додаток Т

8. Яких елементів велотуристичної інфраструктури не вистачає на велосипедних маршрутах, якими Ви користуєтесь



Додаток У

9. Чи використовуються на велосипедних маршрутах, якими Ви користуєтесь, асфальтові, бетонні або гумові з'їзди, пандуси, велосипедні підйомники та ліфти для того, щоб можна було зручно подолати перепади висот між рівнем автомобільної дороги і велосипедної доріжки