

МІНІСТЕРСТВО КУЛЬТУРИ ТА ІНФОРМАЦІЙНОЇ ПОЛІТИКИ УКРАЇНИ
ХАРКІВСЬКА ДЕРЖАВНА АКАДЕМІЯ КУЛЬТУРИ

ФАКУЛЬТЕТ СОЦІАЛЬНИХ КОМУНІКАЦІЙ ТА МУЗЕЙНО-
ТУРИСТИЧНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ
Кафедра туристичного бізнесу

КВАЛІФІКАЦІЙНА РОБОТА

на тему:

**ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ ВЕЛОТУРИЗМУ НА ХАРКІВЩИНІ В
КОНТЕКСТІ РОСІЙСЬКО-УКРАЇНСЬКОЇ ВІЙНИ**

Здобувача вищої освіти
другого (магістерського рівня)
зі спеціальності 242 Туризм
освітньо-професійної програми «Туризмознавство»

ПРОСКУРІНОЇ ЯНИ ОЛЕКСІЇВНИ

Допущено до захисту:

Завідувач кафедри,

доктор культурології,

доцент

БОЖКО

ЛЮБОВ

ДМИТРІВНА

Науковий керівник:

кандидат культурології

ЯРІКО

МИРОСЛАВА

ОЛЕКСІЇВНА

Харків – 2022

ЗМІСТ

ВСТУП.....	4
РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИЧНІ АСПЕКТИ ДОСЛІДЖЕННЯ ВЕЛОТУРИЗМУ В СУЧАСНОМУ СВІТІ.....	7
1.1 Велосипедний туризм як різновид спортивного: сутність, основні ознаки та фактори розвитку.....	7
1.2 Особливості інфраструктури велотуризму та специфіка велотуру.....	12
1.3 Аналіз провідних трендів у сучасному велотуризмі.....	17
Висновки до РОЗДІЛУ 1.....	23
РОЗДІЛ 2. СТАН ТА ОСОБЛИВОСТІ РОЗВИТКУ ВЕЛОСИПЕДНОГО ТУРИЗМУ В УКРАЇНІ.....	25
2.1 Велотуризм в Україні: специфіка розвитку.....	25
2.2 SWOT-аналіз велотуризму на Харківщині.....	31
Висновки до РОЗДІЛУ 2.....	35
РОЗДІЛ 3. ПРОЄКТ ВЕЛОСИПЕДНОГО ТУРУ «ОБОРОННИМИ ФОРТЕЦЯМИ ХАРКІВЩИНИ».....	37
3.1 Загальний опис туру та технічне забезпечення.....	37
3.2 Калькуляція туру.....	44
Висновки до РОЗДІЛУ	45

3.....	
ВИСНОВКИ.....	47
СПИСОК	ВИКОРИСТАНИХ
ДЖЕРЕЛ.....	50
ДОДАТКИ.....	56

ВСТУП

Актуальність теми дослідження. Соціокультурні та трансформаційні зміни світового суспільства призвели до збільшення ролі активного відпочинку як складової дозвілля людей. Останні світові події, зокрема пандемія COVID-19, спричинили зміну людських пріоритетів щодо способу життя та видів відпочинку. За останніми соціологічними опитуваннями все більше людей намагаються вести активний образ життя.

У зв'язку з цим набуває популярності велосипед як один з найзручніших видів транспорту. Використання велосипеду є не тільки екологічним та комфортним способом пересування, а й гарним варіантом проведення вільного часу, який сприятиме покращенню фізичного та морального стану. Це розуміння дало поштовх до виокремлення та популяризації велосипедного туризму як окремого сегменту туристичного ринку.

На сьогодні передові країни світу постійно займаються створенням й удосконаленням велосипедної інфраструктури та розробкою нових пропозицій веломаршрутів для туристів. Найвідоміші центри – Нідерланди та Данія – змогли зробити велосипедний туризм своєю справжньою візитівкою, щорічно залучаючи велику кількість туристів.

В Україні велосипедний туризм, на жаль, не набув значного поширення через відсутність добре обладнаної велоінфраструктури та нормативно-правового регулювання цієї галузі. Харківщина як потенційний осередок велотуризму має сприятливі умови для його розвитку, поєднуючи різні форми рельєфу з природними та історико-культурними ресурсами. Проте наразі комерційний велосипедний туризм не є головним напрямком розвитку туристичної індустрії в регіоні, а асортимент велотурів та маршрутів від туристичних агентств є обмеженим. Враховуючи перелічені фактори, доцільним є створення нових продуктів велосипедного туризму, що

безперечно підвищить атракційність Харківщини як центру активного відпочинку.

Ступінь розробленості теми в науковій літературі. Аналіз наукової літератури та джерел свідчить про збільшення уваги до феномену велосипедного туризму, але варто відзначити, що деякі особливості його організації та розвитку залишаються недостатньо вивченими. Визначення дефініції «велосипедний туризм» та його специфіки найкраще висвітлено у наукових роботах В. Шишкіної, О. Колотухи та М. Горбенка. Серед наукових праць, присвячених досвіду реалізації та розвитку велосипедного туризму, можна виокремити дослідження В. Редька та Ю. Росошик. Окрема увага приділяється вивченню велосипедного туризму як різновиду спортивного. Значний внесок в опрацювання цього питання внесли І. Писарева, М. Шахова, Л. Тимошенко та А. Конох.

Мета роботи – розробка велотуру Харківщиною з урахуванням сучасних світових тенденцій розвитку велотуризму та українських реалій.

Відповідно до мети дослідження поставлено наступні **завдання**:

- проаналізувати основні визначення поняття «велосипедний туризм», виділити його основні ознаки й фактори розвитку;
- визначити особливості велосипедної інфраструктури та створення велотуру;
- описати сучасні тренди розвитку велосипедного туризму у світі;
- дослідити стан та специфіку розвитку велотуризму в Україні;
- провести SWOT-аналіз ринку велосипедного туризму Харківщини;
- розробити проєкт велосипедного туру та надати його опис;
- навести фінансовий розрахунок велосипедного туру.

Об'єктом дослідження виступає велосипедний туризм.

Предметом є перспективи розвитку велотуризму на Харківщині в контексті російсько-української війни.

Методи, які було використано в ході наукового дослідження. У теоретичній частині роботи використано описовий та порівняльний методи,

що дозволило систематизувати матеріал. Для більш детального вивчення сучасного стану, проблем та перспектив розвитку велотуризму в Україні було застосовано методи індукції, синтезу та аналізу. Завдяки методам SWOT-аналізу, прогнозування та моделювання було досліджено ринок велосипедного туризму Харківщини, його основні переваги та недоліки. У практичній частині здебільшого був використаний метод проектування, що дало змогу розробити основні складові для організації туру.

Теоретичне та практичне значення виконаного дослідження: вперше було здійснено комплексний аналіз перспектив розвитку післявоєнного велосипедного туризму України, зокрема Харківщини. У роботі представлена розробка велосипедного туру, яка в подальшому може використовуватися та впроваджуватися серед туристів з метою активної рекреації та ознайомлення з історичними пам'ятками Харківщини.

Апробація результатів кваліфікаційної роботи. Основні результати дослідження презентовано на Всеукраїнській науково-теоретичній конференції молодих учених «Культура та інформаційне суспільство XXI століття» (Харків, 2021) і Міжнародній науково-практичній онлайн-конференції «Екзистенційні виміри молодіжного туризму» (Харків, 2021).

Логіка дослідження зумовила наступну **структуру роботи**: вступ, три розділи, сім підрозділів, висновки після кожного розділу й загальний висновок, список використаної літератури та додатки. Обсяг роботи складає 56 сторінок.

РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИЧНІ АСПЕКТИ ДОСЛІДЖЕННЯ ВЕЛОТУРИЗМУ В СУЧАСНОМУ СВІТІ

1.1 Велосипедний туризм як різновид спортивного: сутність, основні ознаки та фактори розвитку

Останнім часом спостерігається помітна тенденція серед молоді до ведення здорового способу життя та заняття спортом, що стало вже своєрідним світовим трендом. За результатами соціологічного опитування, проведеного компанією GfK Ukraine, більше 60% людей регулярно займаються спортом та вважають його важливою складовою життя, у той же час лише 13% опитуваних не надають цьому великого значення [16, с. 121].

У зв'язку з цим пасивні види відпочинку стають менш актуальними, натомість на перший план виходить екстремальне та активне проведення дозвілля, яке забезпечується насамперед спортивним туризмом.

Спортивний туризм як один з найбільш динамічних та активних сегментів посідає провідне місце в системі туристичних послуг. За визначенням Коноха А.П. спортивний туризм представляє собою окремий вид туристичної діяльності з поєднанням рекреаційних та спортивних компонентів, який полягає у подоланні маршрутів різної складності та на різній місцевості [27, с. 7].

Даний вид туризму має на меті підтримання здорового образу життя, розвинення фізичних та інтелектуальних навичок туристів шляхом участі в різного роду змаганнях або туристичних походах та маршрутах. Тож можна зазначити, що спортивний туризм виконує низку функцій, основними з яких є виховна, оздоровча, рекреаційна та пізнавальна [37, с. 21].

Науковці Тимошенко Л.О. та Лабарткава К.В. виділяють наступні ознаки спортивного туризму [42, с. 12]:

- за критерієм доступності та соціальної цінності є соціальним, за організаційними ознаками – самодіяльним, за фізичними характеристиками – активним;
- різноманітність мотивів, які обирає сам турист (починаючи від вдосконалення фізичної підготовки до пізнання нового та спілкування з іншими учасниками);
- сприяння покращенню фізичного та морального стану туриста, набуття досвіду проходження природних перешкод та відповідно виховання морально-вольових якостей;
- організаційними видами спортивного туризму зазвичай слугують походи, проходження маршрутів, експедиції та змагання.

Спортивний туризм поділяється на певні види, головна відмінність яких здебільшого полягає у способах переміщення по маршруту (рис. 1.1):

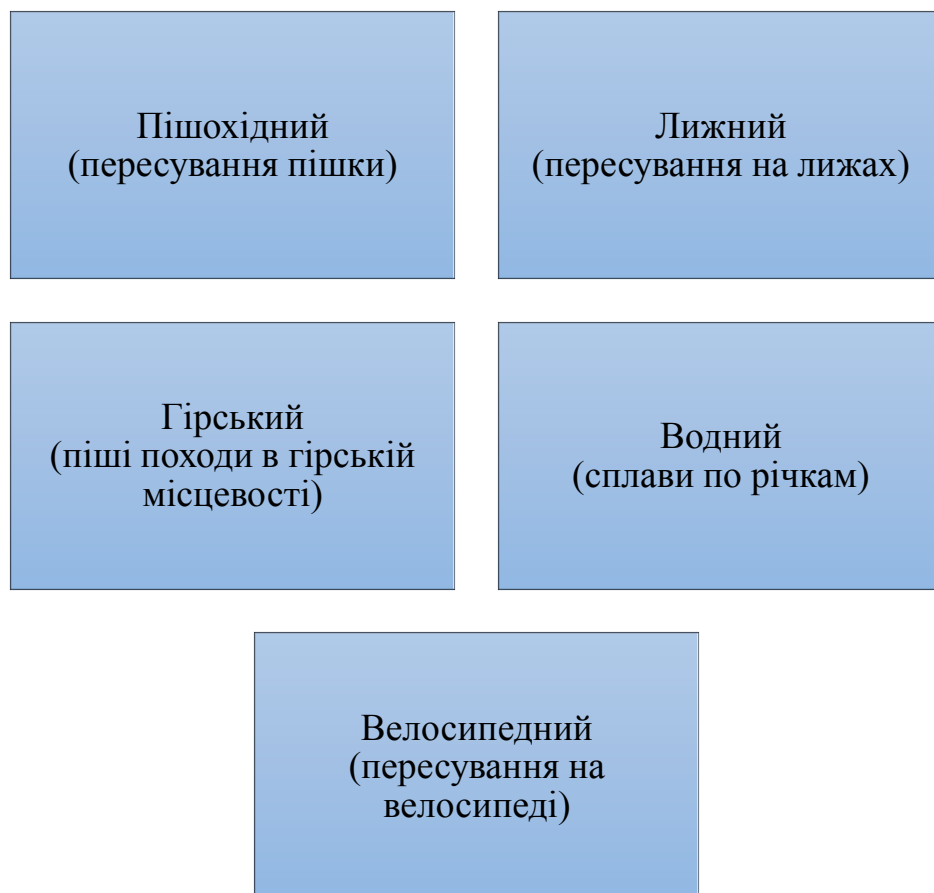


Рис. 1.1 Види спортивного туризму [46, с. 368].

Одним з найпопулярніших видів спортивного туризму можна вважати саме велосипедний, що зумовлено екологічністю його використання та швидким і зручним пересуванням.

У науковій літературі можемо спостерігати декілька дефініцій велосипедного туризму. За визначенням Редька В.Є. велосипедний туризм є «видом туризму для активного відпочинку місцевого населення дестинації й здійснення подорожі туристами з використанням велосипеда» [40, с. 16].

Подібне трактування поняття простежується у науковій праці Шишкіної В.Б., де зазначається, що велосипедний туризм є одним з різновидів спортивного туризму, головною метою якого є проходження туристичних маршрутів різної складності на велосипеді та подолання відповідних перешкод [48, с. 680].

Згідно з думкою Колотухи О.В. велосипедний туризм відзначається рядом переваг порівняно з іншими видами туризму, оскільки турист має змогу швидко пересуватися на далекі відстані, знайомлячись одразу з декількома географічними районами та споглядаючи природні та культурні пам'ятки [26].

Дещо інше трактування велосипедного туризму наводить вчений ДжеффПратт. Він розглядає даний вид туризму як одно- чи багатоденні рекреаційні подорожі, які передбачають вільну їзду на велосипеді як фундаментальну та основну частину мандрівки. Ця дефініція охоплює різні види велосипедного туризму, включаючи поїздки гірською місцевістю чи пересування рівнинними маршрутами [50, с. 63].

Узагальнюючи все вищенаведене, можна зробити висновок, що для велотуризму характерні наступні ознаки:

- використання велосипеда як провідного засобу переміщення по маршруту;
- перебування туристів здебільшого на відкритих та природних ділянках простору;

- фізичне навантаження та випробовування власних сил під час проходження маршрутів;
- вивчення нових культурних та природних пам'яток, які зустрічаються на маршрутах.

Горбенко М.І. виділяє ряд особливостей велосипедного туризму[17, с.150]:

- велосипедний туризм поєднує у собі спортивні традиції, що зумовлює чітку організацію під час проходження маршруту та економію часу. Усі учасники мають виконувати встановлені правила та обов'язки, а будь-які зупинки заборонені без дозволу куратора групи;
- увесь маршрут має бути подоланий на велосипеді, проте можливі й пішохідні ділянки. Включення у маршрут пішохідних територій може бути виправданим за умови наявності унікальних пам'яток, до яких неможливо дібратися на велосипеді;
- велосипедні маршрути треба проходити з максимальною інтенсивністю та швидкістю, що сприятиме огляду більшої кількості атракцій. Також такий темп проходження викликає в туристів спортивний азарт;
- охорона та турботливе ставлення до навколишнього середовища. Перед початком подорожі туристична група має обрати людину, яка слідкуватиме за чистотою на стоянках. Після від'їзду вона має оглянути місце та прибрати сміття.

Як бачимо, велосипедний туризм є дієвим способом покращення фізичного здоров'я людини, виховання дбайливого ставлення до навколишнього середовища та історичних і культурних надбань. Це найдоступніший вид активної рекреації, який поєднав велику кількість оздоровчих функцій.

На сьогодні велосипедний туризм набуває різноманітних та багатогранних форм, що свідчить про постійне зростання популярності серед

туристів та екскурсантів. Велосипедний туризм доцільно класифікувати за його спрямуванням на наступні категорії (рис. 1.2):



Рис. 1.2 Види велотуризму[15]

Традиційний велотуризм представляє собою «одноденні або багатоденні велопоходи в середньому і повільному темпі, що передбачають експлуатацію велосипеда в режимі помірних навантажень» [15].

Агресивний велосипедний туризм – це проходження маршруту за один день в досить швидкісному ритмі по дорогах різної складності. Головний акцент при такому виді відводиться на проходження найбільш складних ділянок за мінімальний час. Зупинки робляться не часто і не є тривалими, а сам маршрут є часто невідомим, що вимагає від учасників підготовленості до будь-яких труднощів.

Спортивно-пізнавальний велотуризм поєднує спортивну та екскурсійну складову. Зазвичай це дальні поїздки, які передбачають огляд та знайомство з унікальними атракціями та дестинаціями.

Екскурсійно-оздоровчий велотуризм як правило включає велопогулянки ввечері та походи на природу з метою рекреації.

Спортивний велотуризм має на меті подолання веломаршрутів спортивного спрямування. Зазвичай такі велопоходи класифікуються від першого до четвертого рівня складності. Основною метою спортивних велопоходів є підвищення власної майстерності, засвоєння раніше не відомого спорядження та поліпшення тактики проходження різноманітних маршрутів [12].

1.2 Особливості інфраструктури велотуризму та специфіка велотуру

Необхідним елементом стабільного розвитку та популяризації велосипедного туризму є наявність відповідної інфраструктури. Інвестиції та створення сучасної велоінфраструктури сприяє підвищенню атракції міста, що безумовно впливає на розвиток туристичної сфери. Поява нових рекреаційних велосипедних маршрутів у поєднанні з розвиненою інфраструктурою допоможе залучити більшу кількість потенційних туристів.

Згідно з Законом України «Про велосипедний транспорт» велосипедна інфраструктура є «сукупністю рухомих і нерухомих об'єктів, за допомогою яких забезпечується функціонування велосипедного транспорту» [22]. Велосипедна інфраструктура є досить розгалуженою і складається з багатьох компонентів.

Найважливішою категорією велосипедної інфраструктури можна вважати спеціально облаштовані ділянки для їзди на велосипеді. Сюди можна віднести велосипедні доріжки – це спеціально розроблені тропи, які використовуються для руху на велосипеді. Існують два основних типи велосипедних доріжок: перші – розмежовані лише намальованою розміткою, інші – розмежовані певними бар'єрами або стовпами (найчастіше зустрічаються у Нідерландах, Данії або Німеччині). Також до цієї категорії

входять велосмуги, спеціальні смуги і для велосипедистів, і для пішоходів, та смуги для громадського транспорту в поєднанні з велосипедним [8].

Не менш важливу роль відіграють елементи, які забезпечують організацію руху учасників велосипедної поїздки. Це насамперед світлофори, дорожня розмітка та дорожні знаки.

Також для організації велосипедних турів необхідні встановлені об'єкти сервісу та обслуговування велосипедного транспорту, куди входять пункти прокату велосипедів, місця технічного обслуговування та точки мийки велосипедів. Особливе значення відіграють також велосипедні стоянки – спеціально відведені місця, де турист може залишити велосипед на певний проміжок часу [5].

Інші компоненти велосипедної інфраструктури систематизуємо на рис. 1.3.

Елементи благоустрою	Навігація	Елементи проектування вулиць
<ul style="list-style-type: none"> • озеленення вздовж доріжок; • смітники для велосипедистів; • освітлення велошляхів. 	<ul style="list-style-type: none"> • вказівники маршрутів; • інформаційні стенди. 	<ul style="list-style-type: none"> • підйомники та ліфти; • підвищені переїзди та перехрестя; • пандуси та рампи; • пониження бордюрів.

Рис. 1.3 Компоненти велосипедної інфраструктури[5]

З наведеного вище аналізу можна зробити висновок, що велосипедна інфраструктура є досить складною та включає багато необхідних елементів

для організації комфортного велотуру. Організатори та учасники туру мають заздалегідь враховувати всі необхідні потреби та скласти маршрути відповідно до наявної велосипедної інфраструктури DESTINAЦІЇ.

Основним туристичним продуктом у велосипедному туризмі є велотур. Він є відносно новою пропозицією на туристичному ринку активних видів відпочинку, проте вже зараз можна виділити його певні особливості.

При створенні та організації велотуру необхідно враховувати наступні його характеристики[24]:

1) протяжність маршруту. Велотур повинен мати чітко визначений кілометраж, що дає туристові уявлення про відстань, яку він має подолати. Проте варто зазначити, що при виборі маршруту турист має вивчати й інші особливості, оскільки певний кілометраж на рівнинній і гірській місцевості є різними за складністю;

2) перепади висот. Деякі туристи віддають перевагу постійним підйомам та спускам, дехто обирає рівнинні ділянки. Якщо ж маршрут заздалегідь спланований у гірській місцевості, то постійні перепади висот є змістом такої подорожі;

3) тривалість маршруту. Велосипедні тури можуть бути розраховані як на один день, так і на декілька. При кількоденному маршруті туристу варто підготувати додаткове спорядження у вигляді спальника або намету (якщо тур не передбачає розміщення у готелях) та бути готовим до активних видів діяльності на природі;

4) якість доріг, обраних для маршруту. Зазвичай до уваги береться три види – асфальт, ґрунтова дорога або посічена місцевість. Маршрут асфальтованими дорогами передбачає легкий рух та високу швидкість, але є недолік у вигляді автомобільного трафіку. Ґрунтові дороги або тропи є більш сприятливими для велоподорожей, оскільки тут майже відсутні автомобілі. Проте якість подібного роду доріг залежить від погоди та пори року;

5) темп проходження є однією з важливих характеристик маршруту. Зазвичай за темпом проходження велотури поділяються на повільні, середні

та швидкі. Турист може обрати сприятливий для себе темп і насолодитися проходженням маршруту. Розглянемо детальніше класифікацію велосипедних турів за темпом проходження за допомогою таблиці 1.1.

Таблиця 1.1

Класифікація веломаршрутів за темпом проходження

Тип маршруту	Швидкість	Сегмент туристів
Повільний	Від 10 до 15 км/год	Підходить для початківців у велотуризмі, сімейного проходження й людей старшого віку.
Середній	Від 15 до 25 км/год	Є рекомендованим для людей, які мають гарну фізичну підготовку та систематично влаштовують поїздки на велосипеді.
Швидкий	Від 20 до 30 км/год	Рекомендується для досвідчених велотуристів з витримкою та достатньою підготовленістю.

Складено автором за [1, с. 122]

Тож при плануванні велосипедного туру організатори повинні враховувати його специфічність та звертати увагу на основні характеристики, аби зробити маршрут максимально комфортним та цікавим для проходження.

Варто зазначити, що велосипедні тури – це не швидке спортивне подолання усіх перешкод, а своєрідний туристичний похід. При правильній організації маршруту велосипед може стати для туриста зручним способом пересування, за допомогою якого можна мандрувати на досить далекі відстані, споглядаючи природні та культурні місця обраної дестинації.

Оптимальним сезоном для велотурів вважається період з травня по кінець вересня. Як правило, туристична група складається з 7-10 людей, яку супроводжує гід-інструктор. Керівники груп мають бути добре ознайомленими із маршрутом, а також вміти допомогти із ремонтом велосипеда в разі поламки. Також в обов'язки інструкторів зазвичай входить готування їжі, але туристи можуть харчуватися самостійно або теж брати участь у приготуванні.

Якщо турист відправляється у кількадечний тур, то частіше за все ночівлі організуються у наметах, але можливі й комбінування. Наприклад, одну ніч турист розміщується в наметі, а наступного дня розміщення відбувається або в гостьових будинках, або в готелях чи кемпінгах[35].

Маршрут має бути прокладений в цікавій місцевості, яка підходить для велосипедної мандрівки. Шлях повинен бути збалансованим, адже надмірність складних переходів на маршруті може швидко виснажити туриста й перекреслити всі позитивні враження. Дороги мають бути оптимальними для проходження, а частка гірських перевалів чи бездоріжжя не мають перевищувати 15% від довжини маршруту [11].

Велосипед є універсальним способом руху, що дає можливість пересуватися на місцевості з різним рельєфом. Під час проходження маршрутів з комбінованою місцевістю певні ділянки турист може долати пішки з велосипедом у руках (наприклад, при перетинанні броду або вузьких гірських ущелин).

Завдяки своїй легкості та компактності велосипед можна транспортувати на різних засобах пересування. Це відкриває можливість для організації комбінованих турів на далекі відстані з використанням залізничного або морського транспорту. Така особливість дає змогу створювати нестандартні маршрути з розширеною екскурсійною та спортивною програмою[35].

1.3 Аналіз провідних трендів у сучасному велотуризмі

Сьогодні велосипед можна назвати справжнім світовим трендом, який через свою екологічність, зручність та доступність користується попитом серед різних верств населення. Згідно з даними Європейської асоціації велосипедистів 36% жителів Нідерландів вважають велосипед найкращим засобом пересування, а 23% жителів Данії та 17% громадян Швеції надають перевагу щоденному використанню велосипедів [19]. Тож не дивно, що велосипедні подорожі з кожним роком стають все більш популярним способом дослідження визначних пам'яток країни, повністю занурюючи туриста у місцевий колорит.

Розглядаючи велосипедний туризм у країнах Європейського Союзу, варто зазначити, що лідерами у цьому напрямку вважаються такі країни, як Нідерланди, Франція, Данія, Швеція та Фінляндія. Поштовхом для популяризації велотурів у цих країнах стало будівництво добре розвиненої велосипедної інфраструктури, яка акумулює постійний потік туристів. За підрахунками Європейської асоціації велосипедистів інвестиції у велоінфраструктуру країн ЄС склали 3.2 млрд євро, що дозволило розширити мережу велосипедних доріжок та паркувань, а також сприяло відкриттю різноманітних веломайстерень та магазинів з аксесуарами й необхідними запчастинами [30].

Велосипедні тури у країнах Європи є досить різноманітними і зазвичай включають у себе не тільки проходження велосипедних маршрутів, а й екскурсійно-пізнавальну складову. Особливою популярністю користуються спеціальні маршрути тематичного характеру, серед яких тури по старовинним замкам Чехії або ж по місцям виготовлення вина у Франції.

Варто зазначити, що основна мета європейських велосипедних турів – це ознайомлення з місцевими традиціями та занурення в певний локальний колорит. Зазвичай у програми таких турів входить спостереження за унікальними пейзажами та знайомство з людьми різноманітних професій –

від кулінарів до володарів ферм та інших господарств. У цьому всьому туристам можуть допомагати професіональні гіді.

Часто туристам пропонують пакет *allinclusive*, у який входить усе необхідне для велотуру: харчування, проживання, екскурсійна програма, необхідне велосипедне спорядження та технічна велопідтримка. На прохання туриста підбирається бажаний велосипед – це може бути або звичайний велосипед, або новітній електробайк, або ж гірський велосипед [25].

Останнім часом трендовим напрямком велосипедного туризму є його поєднання із гастрономічним сегментом. Програма таких турів складається із відвідування фуд-фестивалів (наприклад дегустація вина або сиру), а також кулінарних майстер-класів. Під час туру заплановані й зупинки для ночівлі – від дорогих готелів до автентичних ферм.

Європейські велосипедні тури поділяються на декілька рівнів складності. Найпростіший рівень включає в себе подолання 20-40 км без особливих перешкод та без високих підйомів, що чудово підходить для сімей та любителів розмірених поїздок. Також можливий маршрут з невеликими підйомами вгору, проте для цього турист має пройти певну підготовку [30].

Наступний рівень складності потребує частіших тренувань, аби турист зміг подолати відстань у 60 км з гірською місцевістю. Для справжніх професіоналів велотуризму можуть бути запропоновані тури на подолання 100 км у день та зі значним набором висоти. Для того, аби полегшити проходження маршруту туристам пропонується ряд спеціальних послуг: підвіз речей або оренда спеціальних велосипедів з електромоторами.

Необхідно також зауважити, що спектр велосипедних маршрутів є досить поліваріантним. Як зазначає одне з туристичних видань *TotalEscapeMagazine*, нині можна знайти маршрути «від гірських Альп до квітучих долин Луари або від лавандових полів Провансу до виноробень Бургундії» [25].

Тож як бачимо велотури розраховані на різні цільові аудиторії і здатні задовольнити будь-які потреби туриста в рекреації чи пізнанні чогось нового.

Компанія CopenhagenizeDesign, яка спеціалізується на дослідженні та популяризації велосипедної культури, склала рейтинг, згідно з яким Данія стала найкращим місцем для велосипедного туризму. Працівники компанії відзначають, що кожного року відбувається стабільне збільшення велосипедистів у столиці Данії – Копенгагені. У місті прокладено 12 тис. км велодоріжок, а сама інфраструктура є дуже розвиненою і включає навіть магістралі, які поєднують центральні регіони з передмістям [19].

Данія має розгалужену мережу національних велосипедних турів, а також багато спеціальних регіональних маршрутів. Останні у свою чергу продумані до деталей, а їх головна особливість полягає в тому, що вони не пересікаються із дорогами з великим трафіком. Найбільш відомий національний веломаршрут має назву «Дорога маргариток» і проходить по живописним місцям країни [18]. Туристи мають змогу ознайомитися зі старовинними замками та іншими пам'ятками архітектури Данії, пересуваючись велосипедом. Серед визначних місць, які входять до маршруту, можна виділити замки Фредеріксборг та Розенхольм, давні кургани та археологічні пам'ятки, а також дороги маргариток біля палацу королеви Маргрете – Марселісборг [20].

У Данії налічуються десятки різноманітних веломаршрутів, які можуть зацікавити кожного любителя активного відпочинку. Наприклад, маршрут Балтійського моря має форму вісімки і дозволяє ознайомитися з пейзажами фіордів, видом на архіпелаг і найкращі узбережжя Данії. Також сюди входить подорож по островам південної частини країни, при цьому турист може долати маршрут на велосипеді по мостах або переправлятися за допомогою порому і продовжувати рухатися далі велосипедом.

Веломаршрут по Північному морю має протяжність 560 км і проходить по данському шосе 1. Завдяки цьому маршруту турист побачить автентичні сільські райони з незвичайними природними територіями. Шлях проходить через узбережжя Ваттового моря, яке є унікальним осередком природи, а також через заповідник Типперн і велику кількість піщаних дюн [41].

Наступним центром велосипедного туризму можна вважати Нідерланди, які також відзначаються добре організованою інфраструктурою. У країні налічується понад 30 тис. км трас та доріжок для велосипедистів у поєднанні з необхідними дорожніми знаками та іншою розміткою. Незважаючи на досить високі показники серед інших країн у сфері велосипедного туризму, Нідерланди постійно реалізують нові проекти з покращення велоінфраструктури. Наприклад, проєкт «SolaRoad» має на меті розширення мережі велосипедних доріжок з сонячними панелями, які будуть накопичувати енергію сонця. Це дозволить покращити освітлення доріг та роботу світлофорів.

Ще однією цікавою ідеєю є велодоріжки з підігрівом. Місцева влада планує вмонтувати туди труби із гарячою водою, що взимку дозволить уникнути ожеледиці. Реалізація подібного роду проєкту не є дешевою, проте влада впевнена у його доцільності та готова виділити кошти на його впровадження [19].

Особливістю веломаршрутів Нідерландів є їх тематичність. Зазвичай їхня протяжність становить в середньому від 30 до 100 км. Розпізнати такі маршрути можна за допомогою спеціального шестикутного вказівника на дорозі, де сама назва маршруту натякає на його зміст. Як приклад, у Нідерландах розроблений маршрут під назвою Molenroute, що в перекладі означає шлях млинами. Як правило, такі велотури не є тривалими та займають декілька годин або максимум половину дня [10].

Досить цінними є веломаршрути з маркуванням LF, що вказує на національні маршрути. Вони є досить протяжними, адже їх довжина складає 4500 км. На деяких перехрестях туристи можуть знайти велокарту з номерами, по яким турист може орієнтуватися на місцевості. Для комфортного проходження маршруту створено систему підсвічування та розмітки.

Найдовшим та найважчим для проходження є кільцевий веломаршрут під назвою RondevanNederland. Маршрут довжиною у 1300 км проходить по

всій території Нідерландів та вважається справжнім викликом для любителів складнощів [10].

Велосипедний туризм поширений також у Франції. Завдяки багатій культурній спадщині, смачній їжі та ефективно створеній велосипедній інфраструктурі вздовж каналів та річок Франція є одним з найкращих місць для велопоїздок. Французькі велотури відзначаються комбінуванням самої подорожі на велосипеді із гастрономічним, екологічним або навіть водним сегментом туризму.

Рухаючись країною на велосипеді, турист може досліджувати гірську або рівнинну місцевість, відвідуючи при цьому унікальні виноробні, сироварні чи французькі палаци. Розвинена мережа велосипедних доріжок та маршрутів дозволяє туристу обрати вже існуючий тур або ж створити власний, поєднуючи декілька з них [45].

У Франції діє підхід до розвитку велосипедного туризму під назвою FranceVéloTourisme. Проєкт, започаткований у 2011 році, покликаний популяризувати велосипедну культуру та спонукати до подорожей велосипедом. Для цього використовуються наступні засоби [9]:

- 1) інформування про дестинації, придатні для велосипедного туризму;
- 2) створення нових велосипедних маршрутів;
- 3) підготовка нумерації на маршрутах;
- 4) розробка міжрегіональних турів;
- 5) постійний моніторинг проведеної роботи з поширення велосипедного туризму.

Організація створила власний сайт, який має на меті консультування людей, які хотіли б спробувати подолати велосипедний маршрут. На сайті можна знайти основні поради, як самостійно підготуватися до велотуру, пропозиції щодо розміщення та харчування під час туру, відгуки клієнтів, які скористалися послугами організації. Також тут представлені вже розроблені компанією ексклюзивні велосипедні маршрути різного рівня складності і для різних цільових груп [9].

Завдяки своєму рельєфу Швейцарія славиться гірським велосипедним туризмом. Протяжність велосипедних доріжок становить 3300 км. Майже 90% веломаршрутів Швейцарії знаходиться якомога далі від автомобільних шляхів, що підвищує рівень безпеки серед туристів. Велодоріжки є асфальтованими, а по дорозі зустрічаються гірські ресторани, зупинки для екстреної допомоги, спеціальні місця для влаштування пікніків, зони для відпочинку з лавками та фонтанами з питною водою.

Усі веломаршрути Швейцарії мають досить просте маркування – це червоні таблички з вказаним на блакитному фоні номером. Національні маршрути маркуються однією цифрою, а регіональні мають позначення двох цифр [47].

Улюбленим маршрутом серед велотуристів є LuganoBike. Він вважається найбільш рельєфним з усіх існуючих пропозицій. Першою частиною туру є подолання високогірної тропи, лісистих пагорбів та гірських доріг Монте Тамаро. Друга частина маршруту простіша і включає в основному споглядання пейзажів, рухаючись рівнинною місцевістю[44].

Окрім дослідження тенденцій європейського ринку велосипедного туризму, варто також звернути увагу на Азійський регіон. Він є багатим на унікальні туристичні ресурси, а більшість країн регіону теж мають розвинену велосипедну інфраструктуру. Найбільшими центрами велотуризму в Азійському регіоні є Китай, Непал та Японія.

Найдовшим маршрутом в регіоні вважається TheFriendshipHighway, який простягається від міста Лхаса до кордону із Непалом. Довжина маршруту складає 800 км, а під час руху туристу відкриваються високогірні види. Тур відповідає підвищеному рівню складності, а тому вимагає від туриста неабиякої підготовленості. При подоланні маршруту туристи матимуть змогу насолодитися релігійними та культурними здобутками, побачити природні чудеса країни. Закінчення маршруту знаменується найдовшим спуском з крутими поворотами, що додає певну частку екстриму [30].

Отже, велосипедний туризм нині є дуже популярним і розповсюджується по всьому світу. Розуміючи перспективність даного напрямку, влади різних країн роблять все можливе для підтримання та подальшого розвитку велотуризму.

Висновки до РОЗДІЛУ 1

Серед різноманітності видів туризму особливою популярністю користується спортивний. Нині постійно зростає частка людей, які надають перевагу активному відпочинку, тому спортивний туризм набуває особливої поширеності. Сутність спортивного туризму полягає в активному проведенні часу з поєднанням спорту та елементів рекреації. Спортивний туризм є багатогранним, а отже, поділяється на багато підвидів, одним з яких є велосипедний.

Велосипедний туризм як різновид спортивного має на меті покращення фізичного здоров'я рекреантів та отримання нових вражень від проходження різних за складністю маршрутів. У науковій літературі дефініція поняття є схожою і загалом означає туристичну подорож, головною особливістю якої є подолання відстаней на велосипеді. У свою чергу велосипедний туризм можна класифікувати за його спрямуванням (спортивно-пізнавальний, екскурсійно-оздоровчий, класичний та ін.).

Для повноцінного розвитку велосипедного туризму особлива увага повинна приділятися розбудові велоінфраструктури, до якої належать велодоріжки та смуги, пункти прокату велосипедів, спеціальні стоянки, а також чітка дорожня розмітка зі знаками. Велотур як головна пропозиція у даному виді туризму є специфічним та потребує врахування багатьох нюансів. Щоб зробити тур максимально комфортним та цікавим для туриста, необхідно враховувати усі деталі, починаючи від протяжності маршруту до якості обраних доріг.

На світовому ринку велосипедного туризму існує безліч різноманітних пропозицій велотурів. Найбільш привабливими для велосипедних подорожей є країни Європейського Союзу. Завдяки акцентуванню уваги на постійне удосконалення велоінфраструктури, такі країни як Данія, Нідерланди, Фінляндія та Франція стали основними центрами розвитку велосипедного туризму. Також перспективним напрямком для розвитку велотуризму є Азійський регіон з головними центрами у Китаї, Японії та Непалі.

РОЗІДЛ 2. СТАН ТА ОСОБЛИВОСТІ РОЗВИТКУ ВЕЛОСИПЕДНОГО ТУРИЗМУ В УКРАЇНІ

2.1 Велотуризм в Україні: специфіка розвитку

У зв'язку з постійним зростанням урбанізації та тенденції мікромобільності у використанні транспорту велосипед стає все більш актуальним серед українців. Показник застосування велосипедів як основного виду транспорту значно зріс в Україні як завдяки пандемії, так і завдяки війні. Після початку повномасштабного вторгнення Росії в Україну велосипед став незамінним атрибутом для багатьох українців. Через нестачу пального та відсутності будь-якого транспорту в містах й селах велосипедний рух розповсюджувався, а велосипед став головним способом пересування. Деякі люди намагалися виїжджати з окупованих територій за допомогою велосипеда, волонтери доставляли гуманітарну допомогу, а місцеві жителі неокупованих територій використовували велосипед для виконання буденних справ.

Фахівець компанії з велосипедного руху «U-LEAD з Європою» Вадим Денисенко розглядає велосипедний рух в умовах війни також як засіб інтеграції людей, які вимушено залишили свої місця проживання, до нового міста та суспільства. Він зазначив, що «велосипед – це економний, корисний та мобільний транспортний засіб. В умовах війни він стає незамінним. По-перше, він розвантажує громадський транспорт у населених пунктах, де суттєво збільшилася кількість людей за рахунок переселенців. По-друге, не потребує пального, що суттєво в умовах енергетичної кризи. По-третє, на ньому можна проїхати і по зруйнованим дорогам» [2].

Фахівець продемонстрував програму під назвою «Ровер.рент», яка має на меті забезпечувати велосипедами внутрішньопереміщених осіб. Проєкт представляє собою безкоштовний велопрокат, який знаходиться у Львові. Завдяки програмі буде створено 18 пунктів прокату у місцях, де знаходяться переселенці, або у місцях їх найчастішого перебування. Аби скористатися

послугами програми, необхідно бути офіційно зареєстрованою внутрішньопереміщеною особою, а після використання велосипеду вчасно повертати його до прокату [2].

Під час війни особливо активізувала свою діяльність команда U-Cycle, запровадивши ініціативу #BikesForUkraine. Її головною ціллю було надання волонтерам велосипедів, тим самим підвищуючи їх мобільність та роблячи доставку гуманітарної допомоги простішою. Проєкт був високо оцінений та отримав особливу відзнаку на конференції Velo-city 2022.

Варто зазначити, що команда U-Cycle продовжує реалізовувати і довоєнні плани й постійно намагається впроваджувати нові програми попри всі складнощі. Зараз складається мапа велосипедної мережі України, яка є частиною національної велоstrатегії, складеної компанією. Представниця організації Вікторія Прокопенко підкреслює, що реалізація стратегії неможлива без створення мапи веломережі.

Працівники U-Cycle мають ще один проєкт, який продовжується, незважаючи на війну. Команда займається впровадженням спеціальних програм щодо викладання безпекових норм та правил руху на велосипеді для українських школярів. У лютому 2022 року в школах було проведено форум, на якому було презентовано розроблені правила безпечного руху на велосипеді, а у квітні цього ж року команда підписала угоду про співпрацю з Інститутом модернізації освіти для подальшого розширення програми.

Наразі учасники U-Cycle займаються підрахунком кількості велосипедистів у Києві. У подальшому це дасть змогу зрозуміти динаміку використання велосипеда серед жителів столиці, що стане основою для розробки безпечної велоінфраструктури [51].

З аналізу наведеної інформації можна констатувати, що велосипед є досить поширеним та затребуваним видом транспорту серед українців та може використовуватися у будь-яких умовах. Незважаючи на це, в Україні все ще недостатньо розвинений комерційний велосипедний туризм.

Проте варто відзначити, що останнім часом проводяться заходи для його популяризації. У розробленій «Стратегії розвитку туризму та курортів до 2026 року» велотуризм є одним з ключових пріоритетів розвитку національної туристичної індустрії. Відповідно до стратегії головними задачами є покращення стану велосипедної інфраструктури та розробка унікальних маршрутів неподалік національних природних парків та заповідників.

У більшості українських міст наявні маршрути цікавими місцями, але необхідна інфраструктура є незадовільною, що є одним з головних факторів гальмування розвитку велотуризму. Згідно з ДБН В.2.3 – 5: 2018 «Вулиці та дороги населених пунктів» у містах мають бути облаштовані велосипедні доріжки та смуги, а також спеціальна дорожня розмітка [40, с.19].

Розглянемо більш детально наявну інфраструктуру в центрах українського велосипедного туризму завдяки таблиці 2.2.

Таблиця 2.2

Велосипедна інфраструктура в містах України

Місто	Наявна велоінфраструктура
Львів	Місто вважається найкраще облаштованим для велотуристів. Тут прокладено понад 100 км велодоріжок, наявна велорозмітка, шлюзи та кільця. Встановлені спеціальні велоопори, на які може спиратися турист при очікуванні зеленого сигналу світлофора. Обладнано п'ять спеціальних станцій для ремонту велосипедів під назвою велоаптечки, тут турист може знайти необхідні інструменти в разі поломки. У місті функціонує критий велотрек, облаштовані спеціальні байк- та скейт-парки. Діють популярні велопрокати Nextbiketa Bikenow.

Продовження таблиці 2.2

Київ	У місті встановлено понад 200 км велодоріжокі смуг та більш ніж 1400 місць з облаштованими велопаркуваннями. Було встановлено 10 світлофорів, якими одночасно користувалися велосипедисти та пішоходи. Наявна розгалужена мережа велопрокату, серед якої вирізняються Nextbike та Vikepow. Для відвідувачів міста була створена інтерактивна мапа з міською велоінфраструктурою.
Вінниця	Обладнано 75 км велодоріжок, створено 10 спеціальних ремонтних станцій для велосипедів. Розроблено мапи з місцем знаходження туриста, а також з наявною інфраструктурою. Працює велопрокатNextbike.

Складено автором за [3], [4], [40]

Отже, найбільш придатними для розвитку велотуризму можна вважати Київ, Вінницю та Львів, оскільки на їх території побудована розгалужена інфраструктура, яка здатна створити для туриста комфортну та цікаву подорож. На жаль, інші міста мають дещо гірший рівень облаштованості інфраструктури та потребують її удосконалення.

Варто зазначити, що в Україні діє досить велика кількість проєктів (наприклад, Re-CycleKhariv, EuroVelo, ВелоКраїна), які сприяють подальшій розбудові інфраструктури [12].

Регіони України є перспективними для розвитку велосипедного туризму, оскільки кожен із них має власну культуру, історико-культурні та природні пам'ятки та різноманітні форми рельєфу. Найбільш екстремальними можна вважати тури Західної України через складність рельєфу та гірську місцевість. Поєднання гірського ландшафту з природними пейзажами, великою кількістю озер та водоспадів роблять регіон одним з найпривабливіших у контексті розвитку велосипедного туризму. На Закарпатті створено спеціально марковані стежки загальною довжиною 230

км під назвою «Закарпатський туристичний шлях». Стежки використовуються також для організації велосипедних турів [13].

Стрімкий розвиток велосипедного туризму спостерігається у Києві. За словами одного з представників Асоціації велосипедистів «Київська область має безмежні можливості для велотуризму, бо дуже багата на музеї, історичні пам'ятки, ландшафти та гостинні селянські садиби» [14]. Гарно розвинена інфраструктура з багатим культурним надбанням робить Київщину привабливою для велотуристів, через що можна спостерігати великий асортимент пропозицій у сегменті велосипедного туризму. Туристи можуть ознайомитися з багатьма куточками Києва завдяки одноденному туру по Трахтемирову з пейзажними видами на Дніпро, туру для початківців поВДНГ та Голосіївському лісу, а також туру до скансену у Пирогові [11].

На Львівщині стартував унікальний проєкт, головною метою якого є поєднати схід та захід країни єдиним велосипедним маршрутом. Фахівці з різних областей України працюють над розробкою велосипедного маршруту з охопленням одразу трьох великих міст – Львова, Дніпра та Донецька. Ініціатива має на меті «інтеграцію східних і західних регіонів України в єдиний туристичний простір» [31].

Саме місто Львів є не менш привабливим для велотуристів, адже тут створено все необхідне для вирушення у велоподорож: прокат велосипедів та спорядження до нього, гарно продумані маршрути та створені інтерактивні мапи для туристів.

На сьогодні відбувається реалізація відразу декількох проєктів у Львівській області для сприяння розвитку велотуризму. Завдяки одному з проєктів під назвою «Велокарпатія: розвиток інфраструктури для велотуризму на Львівщині» було побудовано спеціальну велосипедну стежку по горі Погар, що стане цікавою пропозицією для любителів екстремальної подорожі по гірській місцевості. У рамках проєкту також створено велосипедний маршрут Львів – Брюховичі – Ведмежий притулок «Домажир» [38].

Також планується створення маршруту, який включатиме понад 50 туристичних місць області, під назвою «ВелОпілля». Характеризуючи ідею створення подібного маршруту, директорка департаменту з управління туризмом зазначає: «Реалізація проєкту "ВелоОпілля" дасть змогу збільшити пропозиції для велотуристів – ознайомитися з сакральною спадщиною, місцевими музеями, природними об'єктами, а також скуштувати та придбати екологічну продукцію фермерських господарств, відкритих для туристів. Ми отримаємо унікальний для України велотуристичний продукт» [38].

У Карпатах запроваджено масштабний проєкт «Велокраїна», у рамках якого любителі велосипедних подорожей та волонтери громадських організацій розробили та створили низку велосипедних маршрутів. Маршрути охоплюють території Івано-Франківської, Закарпатської та Чернівецької областей.

Проєкт пропонує маршрути різної складності для туристів різної підготовки. Це можуть бути маршрути для досвідчених велосипедистів (високогірний тур з крутим спуском «Кульна») або для новачків (двогодинний маршрут по Яремчі).

Основною метою проєкту стала розбудова ефективної велоінфраструктури в регіоні та популяризація даного виду туризму як на вітчизняному, так і на міжнародному ринку. За час реалізації проєкту було створено 50 маршрутів загальною довжиною 1350 км, розроблені туристичні карти та буклети, облаштовано 800 стійок та 10 пунктів відпочинку для велотуристів. Також проєкт пропонує організацію проживання туристів, для чого були укладені домовленості з господарями місцевих садиб. У готелях та гостинних дворах з маркуванням «Велокраїна» турист може скористатися наявною веломийкою, необхідним спорядженням та інструментами, мапами з детальним описом місцевості та стоянками для велосипеда. Скористатися послугами турист може абсолютно безкоштовно незалежно від того, чи проживає він в даному місці чи ні [13].

2.2 SWOT-аналіз велотуризму на Харківщині

На підставі проведеного вище аналізу можемо дійти висновку про те, що різні регіони України є перспективними для розвитку велосипедного туризму. Не винятком є і Харківщина, адже на її території зосереджена велика кількість природних і культурних пам'яток, які можна досліджувати завдяки руху на велосипеді. Також на території області можна знайти різні форми рельєфу, що дозволяє створювати велотури різної складності та направленості.

Розглянувши основні засади функціонування та розвитку велосипедного туризму в Україні загалом, доцільно більш детально дослідити стан велотуризму на Харківщині за допомогою SWOT-аналізу. Це дозволить визначити його подальші перспективи розвитку і головні фактори ризику, яких можливо уникнути. Тож нижче сформульовані сильні й слабкі сторони, можливості й загрози розвитку велотуризму на Харківщині.

Серед сильних сторін (Strengths) можна виділити наступні пункти:

1) різноманітність наявних туристичних ресурсів та рекреаційних зон на території області, що дає можливість туристам задовольняти різного роду потреби;

2) проведення заходів з популяризації велосипедної культури в місті (наприклад, щорічна організація велодня та змагань);

3) розвинений самоорганізований велотуризм, центром якого є Харківський клуб велотуристів. Діяльність клубу спрямована також на організацію маршрутів як по Харківській області, так і по всій країні. Характеризуючи роботу клубу, його представниця Олена Григор'єва зазначає: «Коли до нас приходять люди, ми розказуємо, що ми робимо і як це правильно робити. Якщо людям подобається, вони залишаються. З жовтня до квітня читаємо лекції, викладаємо, як себе поводити, з квітня до жовтня, у теплу пору року, ходимо в походи. Починаючи з найпростіших, 5-6 днів, закінчуючи 20 і більше днів»[7].

Велоклуб пропонує великий асортимент турів з шести категорій складності, які підходять для різних груп туристів. За словами представниці клубу останнім часом Харківська область стала ретельніше досліджуватися туристами, тому зазвичай пропонуються також прості походи з кільцевим маршрутом, що є ідеальним варіантом для новачків у велотуризмі;

4) досить розгалужена система велопрокату в місті. SkyLife – це один з найбільших харківських велопрокатів неподалік Лісопарку, де кожен турист може знайти необхідний для себе велосипед. Скористатися послугами велопрокату мандрівники можуть і в центрі міста завдяки пункту BlackBike. Тут можна знайти широкий асортимент необхідного спорядження та велосипедів, включаючи професійні, гірські та велосипеди, призначені для катання по місту. Ще можна виділити велопрокати у парку Фельдмана та парку Горького, а також прокат найсучасніших і брендovих велосипедів Extreme-stock. Тож як бачимо місця прокату розташовані у різних точках міста, що сприяє розвитку велотуризму на Харківщині[43];

5) стабільне збільшення ініціатив громадських організацій та індивідуальних підприємців щодо розбудови велоінфраструктури та покращення умов для організації велопоїздок. Наприклад, громадська організація «Міські реформи» випустила рекомендації з покращення інфраструктури під назвою «Концепції розвитку велосипедного руху і облаштування велосипедної інфраструктури у м. Харкові», де пріоритетним напрямом є облаштування велодоріжок та смуг [28].

До слабких сторін (Weaknesses) велосипедного туризму на Харківщині можна віднести:

1) відсутність нормативно-правового регулювання велосипедного туризму з боку місцевої влади;

2) недостатнє фінансування та залучення інвестицій в регіон для розбудови необхідної велоінфраструктури;

3) низько розвинена мережа велосипедної інфраструктури, невелика кількість велодоріжок та велосмуг, а також відсутність світлофорів та

спеціальних знаків. Добре обладнані велодоріжки наявні лише в Лісопарку та Саржиному Яру [6];

4) не акцентована увага міської влади на розвиток велосипедного туризму як пріоритетного та перспективного напрямку підвищення атракції регіону. За словами одного з постійних учасників велодня в Харкові Михайла Калужинова «на жаль, наша міська влада в принципі не вірить в велосипед як у транспорт. Вони вважають, що це виключно спорт, фітнес. Вони будують, потрібно визнати, непогані доріжки, але де-небудь у чорта на рогах» [7];

5) погано розвинена мережа велопаркувань, через що велосипедистам доводиться використовувати будь-що, аби залишити велосипед;

6) низький рівень організації рекламних та інформаційних кампаній, відсутність маркетингових заходів щодо популяризації велосипедної культури в регіоні;

7) відсутність чітких планів та механізмів щодо розбудови рекреаційних територій Харківщини для велотуризму.

До можливостей (Opportunities) ринку велосипедного туризму варто віднести:

1) впровадження нових та сучасних технологій в управлінні велотуризмом на Харківщині й пошук своєрідних рішень щодо його популяризації;

2) створення й реалізація програм та концепцій покращення велосипедного руху на міському рівні;

3) пошук та залучення більшої кількості інвестицій для побудови нової та модернізації вже наявної велосипедної інфраструктури;

4) розробка нових велосипедних екскурсій та турів різними куточками області, а також пропозиції нестандартних форматів велосипедного туризму (наприклад, велоквест або поєднання з іншими видами туризму);

5) вивчення світового досвіду організації велотуризму та впровадження цих тенденцій на регіональний ринок;

6) збільшення рекламної та маркетингової політики, організація семінарів та майстер-класів стосовно правил та безпеки під час велопоходів, презентація наявних маршрутів та екскурсій;

7) створення спеціальної дорожньої розмітки для велосипедистів, прокладання нових велодоріжок та збільшення пунктів прокату, майстерень й паркувань для туристів.

Серед загроз (Threats) велосипедного туризму можна виокремити:

1) нестабільність політичного та соціального становища України;
2) безпосередня близькість Харківської області до російського кордону, що може відлякувати іноземних туристів;

3) проведені рекламні заходи будуть не ефективними і кількість туристів не зростатиме;

4) небезпека пересування велосипедом по деяких населених пунктах, лісах та полях Харківської області внаслідок мінування цих територій під час повномасштабного вторгнення Росії в Україну;

5) відносно низький рівень конкурентоспроможності відносно інших областей (наприклад, Київської та Львівської);

6) міжнародні інвестори не виділятимуть кошти на розвиток та підтримку велосипедного туризму;

7) не досвідченість окремих туристичних агентів та їх не знання основ організації велосипедних турів і як наслідок надання не якісних послуг при продаванні туру.

З огляду на даний аналіз розвитку велосипедного туризму на Харківщині можемо зазначити, що обраний сегмент туризму дійсно має як певні складнощі та недоліки, так і досить непогані перспективи розвитку в майбутньому. З проведеного SWOT-аналізу стає зрозуміло, що деякі аспекти організації потребують реформування й проведення додаткових заходів, які зможуть забезпечити піднесення та стабільний надалі розвиток велотуризму в регіоні. Тож доцільною є розробка певних рекомендацій щодо способів

покращення стану велосипедного туризму на Харківщині, які представлені нижче:

1) провести районування області та виокремити території з найбільш сприятливими та перспективними умовами для розвитку велосипедного туризму;

2) створити онлайн-версії велотурів з детальними описами маршрутів та рекомендаціями щодо їх проходження;

3) організувати спеціальні курси для підготовки кваліфікованих інструкторів, які зможуть супроводжувати туристів під час таких турів;

4) налагодити комунікацію з профільними світовими та вітчизняними організаціями для обміну досвідом в організації турів, що стане поштовхом для втілення нових ідей;

5) постійно проводити конференції, семінари та майстер-класи, присвячені активному відпочинку, до якого відноситься велосипедний туризм;

6) розробити рекламну та інформаційну кампанію, яка має на меті створення позитивного іміджу Харківщини як одного з найкращих центрів для розвитку велосипедного туризму;

7) виділяти кошти з місцевого бюджету на розбудову велосипедної інфраструктури, що значно сприятиме збільшенню туристичних прибуттів з метою дослідження визначних місць за допомогою велосипеда.

Висновки до РОЗДІЛУ 2

Пандемія, викликана COVID-19, та російсько-українська війна вплинули на збільшення ролі велосипеда серед українців. Нині функціонують різні компанії, які займаються популяризацією велосипедної культури та велосипеда як зручного та екологічного транспорту загалом (наприклад, «U-LEAD з Європою» та U-Cycle).

Велосипедний туризм в Україні довгий час не був пріоритетним напрямком розвитку туристичної сфери, проте часткові заходи по його

популяризації все ж проводилися. Один з основних векторів по сприянню розвитку велотуризму в країні є розбудова велосипедної інфраструктури. На жаль, на сьогодні налічується велика кількість міст, які не облаштовані для велосипедного туризму. Найбільш сприятливими для велоподорожей можна вважати такі регіони, як: Київщина, Львівщина та Вінниччина. У містах є все необхідне для створення велосипедної мандрівки (починаючи від велодоріжок до спеціальних велосипедних опор біля світлофорів). Варто зазначити, що досить перспективним районом для екстремального велотуризму є Закарпаття, де вже реалізовано масштабний проєкт зі створення велодоріжок та спеціальних маршрутів.

Харківщина має усі необхідні ресурси для того, аби стати центром велосипедного туризму в Україні. Також існують певні перешкоди його розвитку, а саме: мінімальна кількість об'єктів велосипедної інфраструктури, відсутність організованих рекламних кампаній і як наслідок низька конкурентоздатність Харкова відносно інших українських міст. Проте можна помітити і можливості їх подолання за умови створення сприятливого інвестиційного клімату Харківщини і направлення коштів на розбудову необхідної інфраструктури, а також проведення різних заходів щодо популяризації регіону як потенційного лідера велотуризму в Україні.

РОЗДІЛ 3. ПРОЄКТ ВЕЛОСИПЕДНОГО ТУРУ «ОБОРОННИМИ ФОРТЕЦЯМИ ХАРКІВЩИНИ»

3.1 Загальний опис туру та технічне забезпечення

У ході проведеного дослідження було виявлено, що Харківщина є сприятливим регіоном для розвитку велосипедного туризму, враховуючи велику кількість природних та історико-культурних ресурсів. Тож створення та впровадження нової пропозиції велосипедного туру територією Харківської області сприятиме підвищенню атракції регіону і водночас залучатиме більшу кількість туристів до пізнання нових об'єктів, активно проводячи час.

Повномасштабна війна Росії проти України та події 2022 року пробудили інтерес серед українців до вивчення історії та минулих подій. Отже, доцільною буде розробка тематичного велосипедного туру «Оборонними фортецями Харківщини», завдяки якому туристи та екскурсанти матимуть змогу більше дізнатися про історичне минуле Харківської області.

У різні часи Харківщина піддавалася нападам, внаслідок чого на її території зберіглася велика кількість оборонних споруд. Однією з найцікавіших можна вважати Українську оборонну лінію XVIII століття, яка складається з різноманітних фортифікаційних споруд і простягається на теренах відразу кількох громад (Нововодолазької, Красноградської, Первомайської, Барвінківської та ін.). Основою для розробки туру стане саме маршрут фортецями Української оборонної лінії.

Місія туру полягає у підвищенні рівня національної самосвідомості молоді, сприяння її інтелектуальному та фізичному розвитку. Головною метою є створення іміджу Харківської області як дестинації велосипедного туризму.

Основними задачами пропонованого велотуру є:

- сформувати уявлення серед туристів про тури історичної тематики як про цікавий та захопливий матеріал;
- ознайомити учасників туру з визначними пам'ятками історико-культурної спадщини Харківської області;
- сприяти покращенню фізичного та морального стану туристів через активні види діяльності;
- розвинути в учасників туру витривалість, наполегливість, вміння орієнтуватися швидко у складних та непередбачуваних ситуаціях;
- популяризувати велосипедний туризм у Харківській області;
- поглибити знання туристів щодо історичного минулого Харківщини.

Велосипедний маршрут доцільно використовувати в теплі пори року, зокрема з квітня по кінець вересня кожного року. Температура повітря повинна бути сприятливою та комфортною для людського організму і коливатися у діапазоні від +15 до +25 градусів Цельсія.

Необхідною складовою для планування й організації велотуру є визначення цільової аудиторії, на яку розрахована дана пропозиція. Основний сегмент складає молодь від 18 до 30 років з гарною фізичною підготовкою, яка має мотив активно та пізнавально провести час з метою рекреації. Також тур можна популяризувати серед студентів як фізичних, так і історичних напрямків навчання. Для комфортного проходження маршруту варто формувати невеликі групи до 10 осіб, включаючи екскурсовода.

Пропонований маршрут є кільцевим, а його загальна протяжність становить 240 км. Оскільки така протяжність маршруту є надто складною для одноденного проходження, пропонується комбінування обох видів транспорту (залізничний і велосипедний). Обрані для туру фортеці знаходяться здебільшого у Первомайському та Красноградському районах, куди туристи разом з екскурсоводом дістануться завдяки залізничному транспорту (час у дорозі – 2 години). Протяжність велосипедної частини туру становить 82 км, які можна подолати в середньому темпі(див. додаток А).

Оскільки маршрут прокладений по території Харківської області, для безпеки туристів буде проведено його попередній огляд та розмінування (за необхідності) завдяки укладеним домовленостям з ДСНС.

У ході велосипедного туру екскурсанти матимуть змогу ознайомитися з найбільшими фортецями Харківської області, серед яких:

1) Олексіївська фортеця побудована 1731 року для захисту від ворожих нападів та є однією з найкращих зразків фортець Української оборонної лінії. Вона знаходиться у селищі Олексіївка Первомайського району. Початкова назва фортеці була Берецька, проте через 7 років її перейменували на честь святого Олексія. Споруда є земляною та має чотирикутну форму, оточена по кутах бастіонами. Також на території фортеці проводиться щорічний фестиваль «Олексіївська фортеця», де проводяться ярмарки, майстер-класи, концертні програми та інші розважальні заходи[33].

На жаль, внаслідок російських обстрілів фортеця зазнала деяких руйнувань. За словами одного з бійців «Московське царство воює з українським козацтвом навіть через три століття. Російські окупанти обстріляли земляні укріплення Олексіївської фортеці — історичну та архітектурну пам'ятку XVIII ст. Мабуть, сплутали із нашими сучасними укріпленнями. Але пращури взяли ворожий вогонь на себе» [32]. Тож екскурсійний об'єкт є унікальним та поєднує у собі не тільки дух минулого, але й теперішнього;

2) Єфремівська фортеця споруджена 1731 року неподалік Олексіївської у селищі Єфремівка. Свою назву фортеця отримала від назви полку, який розташовувався на її території у той час. Фортеця є також земляною та прямокутною площею 1,5 га. Її головною особливістю є те, що вона оточена великим ровом, а деякі частини фортеці укріплені рavelінами. Проте, на жаль, бокові укріплення свого часу були серйозно пошкоджені [21];

3) Параскевська фортеця створена того ж року і є однією з найяскравіших зразків оборонних споруд. Вона побудована у формі квадрату

з чотирма бастіонами, а її південно-західна частина укріплена рavelіном. Вали навколо фортеці досягали чотирьох метрів у висоті, а рів був виритий глибиною до двох метрів. Нині фортифікаційна споруда є пошкодженою через протиправну діяльність фермерських установ, які зруйнували частину фортеці бульдозерами [36];

4) Орловська фортеця заснована 1731 року та знаходиться біля села Дячківка. Спочатку фортеця називалася Дев'ята, але згодом назву змінили на Орловську. Свою сучасну назву вона отримала від Орловського полку, який на той час розміщувався при фортеці. Споруда має прямокутну форму площею 1 га. Особливістю фортифікаційної споруди є унікальні сухі рови, які збереглися у недоторканному стані до нашого часу[34];

5) Іванівська фортеця збудована найпершою з усіх фортець Української оборонної лінії. Фортифікаційна споруда представляє собою квадрат, оточений з чотирьох боків бастіонами. Фортеця традиційно оснащена рavelінами, які призначалися для укриття військових. Туристів вразить продуманість деталей та техніки побудови, адже на той час захисники займалися будівництвом власноруч лише за допомогою лопат і тканин для перенесення та насипу землі [23].

Для більш повного розуміння програми туру нижче наведено технологічну карту (таблиця 3.3).

Таблиця 3.3

Технологічна карта велосипедного туру

Ділянки маршруту	Місця зупинок	Час огляду	Основний зміст інф.	Вказівки з організації	Методичні вказівки
------------------	---------------	------------	---------------------	------------------------	--------------------

Харків	Південний вокзал	08.00 - 08.30	Вступне слово гіда групи	Знайомство з гідом, опис маршруту, тривалості, розповідь про правила безпеки	Вступне слово має бути чітким та показати зміст екскурсії
--------	------------------	---------------	--------------------------	--	---

Продовження таблиці 3.3

Селище Олексіївка	Олексіївська фортеця	11.00 - 11.30	Розповідь про об'єкт показу	Опис фортеці, історична довідка, повідомлення про наступний об'єкт, відпочинок	Метод бесіди, опису, розповіді
Селище Єфремівка	Єфремівська фортеця	12.00 - 13.00	Знайомство туристів з місцевістю та історичною пам'яткою. Обід і відпочинок	Розповідь про особливості фортеці, цікаві факти, пов'язані з нею	Прийом бесіди й опису, показ фото матеріалу
Селище Парасковія	Парасківська фортеця	13.30 - 15.30	Екскурсія навколо фортеці під розповіді гіда	Оповідь про заснування фортеці, специфіку її побудови,	Поєднання методів бесіди й розповіді

				нагадування про правила безпеки	
Селище Дячківка	Орловська фортеця	16.00 - 17.30	Знайомство з об'єктом показу	Розповідь про унікальність й історію заснування	Метод опису та наочності, бесіди

Продовження таблиці 3.3

Селище Іванівське	Іванівська фортеця	18.00 - 19.00	Оповідь про пам'ятку, виконання учасниками завдання	Гід розповідає основні відомості про фортецю; організація гри та вечері	Використан- ня прийомів бесіди та опису, матеріалів з портфелю екскурсовода
Харків	Південний вокзал	21.00 - 21.30	Підбиття підсумків велотуру	Гід слухає відгуки й враження про маршрут	Метод бесіди, прощання з туристами

Важливим елементом підготовки туру є створення інформаційного листа, у якому міститься вся необхідна для туриста інформація про основні та додаткові послуги, а також детальні відомості про специфіку пропонованого маршруту. Розроблений інформаційний лист з детальною інформацією про тур представлено нижче.

Інформаційний лист
до велосипедного туру «Оборонними фортецями Харківщини»

Обов'язкова інформація

1. Велосипедний тур є продуктом активного туризму з пізнавальною та рекреаційною складовою. Розроблена програма передбачає ознайомлення з історичними пам'ятками на території Харківської області. Протяжність усього маршруту складає 240 км (82 км складає велосипедна частина туру) , який розрахований на один день з використанням комбінованого виду пересування.

2. Збір групи відбувається на Південному вокзалі о 8.00 за півгодини до виїзду.

3. Одяг і взуття мають бути зручними для подолання відстані. При собі необхідно мати 2 літри води та головний убір (якщо маршрут використовується влітку при спекотній погоді).

4. Якщо у туриста відсутній власний велосипед, можливе використання пунктів прокату за додаткову плату. Щоб скористатися послугами прокату, з собою треба мати паспорт.

5. У вартість туру включено харчування (ланчбоксіз їжею для обіду та вечері), трансфер, послуги інструктора, необхідне спорядження для комфортного подолання маршруту. До вартості туру не входить додаткове харчування, сувеніри та інші особисті витрати.

6. Не скрізь можна розрахуватися банківською карткою, тож при собі необхідно мати готівку.

Додаткова інформація

1. Велосипедний тур включає маршрут середньої складності, тому встановлені вікові обмеження від 18 років. Також маршрут підходить туристам з гарною фізичною підготовкою.

2. Туристам, які мають певні проблеми зі здоров'ям та потребують лікування, пропонований маршрут не рекомендується.

3. У ході велотуру можуть бути використані елементи змагання, квести або анімаційні програми.

Для успішного впровадження та популяризації велосипедного туру необхідна ефективно організована та проведена рекламна кампанія. Враховуючи визначену цільову аудиторію, для просування представленого проєкту пропонується розміщення реклами у соціальних мережах (Instagram, Facebook, Telegram). При проведенні рекламних заходів варто враховувати як персональні особливості обраної аудиторії, так й інші фактори, які можуть сприяти на її вибір. Доцільною є також співпраця з туристичними агентствами, які можуть пропонувати тур своїм клієнтам або представляти продукт на різноманітних виставках чи форумах.

3.2 Калькуляція туру

Фінансовий розрахунок є необхідною складовою будь-якого комерційного проєкту. Для визначення рентабельності пропонованого велосипедного туру розглянемо більш детально основні витрати на його організацію.

Витрати, які є необхідними для впровадження туру, умовно можна поділити на зовнішні (реклама, заробітна плата екскурсоводу, податки, оренда спорядження) та внутрішні (організація харчування та трансферу).

Першою категорією витрат є рекламна кампанія, яка здебільшого проводитиметься у соціальних мережах для більшої ефективності та привернення уваги цільової аудиторії. Середня ціна таргетованої реклами в Instagramабо Facebook складатиме 5доларів на добу (200 грн), за тиждень відповідно $7 \times 200 = 1400$ грн.

Не менш важливою статтею витрат є заробітна плата екскурсоводу, який супроводжуватиме групу на маршруті. Витрати на екскурсовода складатимуть 500 грн. З екскурсоводом буде укладений цивільно-правовий договір, відповідно до кого сплачуються такі податки: ПДФО (18%), військовий збір (1,5%) та ЄСВ (22%). Тож загалом витрати на податки становитимуть 208 грн.

Наступна стаття витрат стосується організації харчування туристів. Учасникам групи пропонуються зібрані ланчбоксы для обіду та вечері, вартість одного боксу складатиме 300 грн. Оскільки туристична група налічує до 10 учасників, маємо $300 \times 10 = 3000$ грн. Також під час туру покриваються витрати на трансфер (залізничний транспорт) до початкової точки велосипедного туру: $50 \times 10 = 500$ грн.

Остання категорія витрат – необхідне велосипедне спорядження, вартість якого становить 200 грн. Відповідно для 10 учасників групи загальна сума становитиме $200 \times 10 = 2000$ грн. Також за відсутності власного велосипеда туристи можуть скористатися пунктом прокату за додаткову плату. Оренда велосипеда на півдоби складає від 200 до 350 грн залежно від його виду.

Загальну суму витрат наведемо у таблиці 3.4.

Таблиця 3.4

Витрати на організацію велотуру

Категорія витрат	Вартість
Реклама	1400 грн
Заробітна плата гідю	500 грн
Податки	208 грн
Харчування групи	3000 грн
Трансфер	500 грн
Велосипедне спорядження	2000 грн
Загальна сума: 7 608 грн	

Щоб отримати прибуток від продажу туру, доцільно зробити націнку в 15%: $7608 + 15\% = 8749$ грн. Отже, остаточна ціна велосипедного туру для групи із 10 чоловік становить 8749 грн (по 875 грн з однієї людини).

Висновки до РОЗДІЛУ 3

На основі проведеного аналізу стану велосипедного туризму у Харківській області було запропоновано велотур «Оборонними фортецями Харківщини», який покликаний ознайомити туристів з історичним минулим регіону за допомогою велосипеда. Для туру було відібрано 5 найвизначніших фортифікаційних споруд, які склали основу веломаршруту. Максимальна кількість учасників туру складає 10 чоловік, які мають подолати маршрут у 81 км. Для зручності та повного уявлення про розроблений тур було наведено технологічну карту та інформаційний лист, який містить усю необхідну інформацію про тур та рекомендації щодо підготовки до нього.

Організація туру потребує витрат на 6 основних категорій (від реклами до трансферу та харчування). Враховуючи всі витрати, була сформована остаточна вартість туру для 10 осіб – 8749 грн.

ВИСНОВКИ

По результатам проведеного дослідження можна зробити наступні висновки. Перш за все аналіз останніх світових тенденцій свідчить про збільшення ролі активного відпочинку у суспільстві, що в свою чергу породжує попит на спортивний туризм. Даний сегмент туризму поєднує як активні, так і рекреаційні компоненти завдяки спортивним маршрутам різної складності або змаганням. Варто зазначити, що спортивний туризм виконує ряд важливих функцій від виховної та пізнавальної до оздоровчої.

Динамічний розвиток спортивного туризму призвів до виокремлення його різних підвидів, головна відмінність яких полягає у способах пересування при проходженні маршрутів. Надзвичайного поширення серед різновидів спортивного туризму набув велосипедний, особливістю якого є подолання туристичних маршрутів за допомогою велосипеда. У свою чергу велотуризм має різні форми, які можуть підійти для різної цільової аудиторії. Це можуть бути класичні велотури, агресивні та спортивні – для більш підготовлених туристів, спортивно-пізнавальні й екскурсійно-оздоровчі, які є синтезом екскурсійних та спортивних елементів.

Необхідною умовою для розвитку велосипедного туризму є наявність розбудованої велоінфраструктури, до складу якої входять велодоріжки та стоянки, спеціально облаштовані смуги для комфортного пересування велосипедом, а також дорожня розмітка та світлофори. Не менш важливими є пункти для сервісного обслуговування велосипедів: прокат, мийки та точки ремонту.

Основною пропозицією є велотур – спеціально продуманий та організований туристичною фірмою велосипедний маршрут. Велотур має цілий спектр особливостей, які необхідно враховувати при плануванні маршруту, головними з яких є: протяжність та тривалість маршруту, оптимальний темп проходження, перепади висот на ділянках та якість доріг. Велотури зазвичай організовуються для невеликих груп у супроводі гідів.

інструктора в теплі пори року, що дозволяє зробити маршрут комфортним для проходження.

Аналіз світової практики розвитку велосипедного туризму свідчить про те, що цей напрямок є досить популярним і постійно прогресує. Розвинена велоінфраструктура та розробка мережі національних і регіональних маршрутів зробили Нідерланди, Данію, Фінляндію та Францію європейськими центрами велотуризму. Пропоновані тури зазвичай є тематичними та можуть поєднувати різні сегменти туризму (наприклад, велосипедний та гастрономічний). Центром екстремальних велопоїдок є Швейцарія з гірським рельєфом і в той же час з обладнаною велоінфраструктурою, що значно полегшує проходження маршрутів для не досвідчених туристів. Також цікавими для велосипедного туризму є такі країни Азійського регіону, як Японія, Китай і Непал.

Розвиток велосипедного туризму в Україні відбувається нижчими темпами, незважаючи на зріст використання велосипеда як способу пересування у зв'язку з подіями останніх років. На жаль, у більшості міст України погано розвинена або взагалі відсутня велосипедна інфраструктура, що є однією з головних проблем для розвитку велотуризму. Проте Київ, Львів та Вінниця мають все необхідне для впровадження та популяризації досліджуваного виду туризму. На сьогодні існує досить велика кількість проєктів, спрямованих на удосконалення велоінфраструктури та розробку нових та цікавих маршрутів. Завдяки реалізації масштабних проєктів «ВелОпілля», «Велокарпатія» та «Велокраїна» було створено різноманітні пропозиції велосипедних подорожей та розбудовано необхідну інфраструктуру в західних областях України.

Харківщина як потенційна дестинація велосипедного туризму має сприятливий рельєф та багатоманітність ресурсів. Для дослідження стану велотуризму на Харківщині було проведено SWOT-аналіз, який дозволив виявити його сильні та слабкі сторони розвитку, а також можливості та загрози. Серед головних переваг можна виділити проведення спеціальних

заходів з популяризації велокультури та наявність підприємств, які займаються підготовкою туристів та організацією велопоходів. Серед значних недоліків – погано розвинена велосипедна інфраструктура, низький рівень інвестицій, спрямованих на розвиток велотуризму, та відсутність рекламних кампаній. Можливостей для розвитку даного сегменту туризму є досить багато: від розробки ефективних концепцій по управлінню велотуризмом в регіоні до створення нових нестандартних веломаршрутів для туристів. Серед основних загроз – небезпека подорожей по деокупованій місцевості після вторгнення Росії в Україну та недостатній ступінь конкурентоспроможності відносно інших областей.

Тож у роботі представлена розробка велосипедного туру «Оборонними фортецями Харківщини», яка покликана сприяти популяризації Харківської області як потенційного центру велосипедного туризму. Для туру обрано 5 фортець Української оборонної лінії, побудованої у XVIII столітті. Туристична група з 10 чоловік має подолати маршрут протяжністю 82 км у супроводі гідів і ознайомитися з історичними місцями області. Для безпечного проходження маршруту слід попередньо домовитися з ДСНС задля його перевірки на наявність вибухонебезпечних приладів та розмінування у разі необхідності.

Ціна пропонованого туру становить 8749 грн для групи з 10 туристів. До основних статей витрат для організації туру варто віднести заробітну плату екскурсоводу, податки та рекламну кампанію. Також до вартості туру вже входить надання необхідного велосипедного спорядження, харчування та трансфер до початкової точки туру.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Абрамов В.В. Спортивний туризм. Харків : ХНАМГ, 2011. 367 с.
2. Аргументи для розвитку велоруку в громадах під час війни: велосипед об'єднує і рятує життя. сайт. URL: <https://decentralization.gov.ua/news/15178> (дата звернення: 18.11.2022).
3. Велоінфраструктура Києва. сайт. URL: <https://uk.wikipedia.org/wiki/%D0%92%D0%B5%D0%BB%D0%BE%D1%96%D0%BD%D1%84%D1%80%D0%B0%D1%81%D1%82%D1%80> (дата звернення: 19.11.2022).
4. Велоінфраструктура Львова. сайт. URL: <https://uk.wikipedia.org/wiki/%D0%92%D0%B5%D0%BB%D0%BE%D1%96%D0%BD%D1%84%D1%80%D0%B0%D1%81%D1%82%D1%80> (дата звернення: 19.11.2022).
5. Велоінфраструктура України. сайт. URL: <https://uk.wikipedia.org/wiki/%D0%92%D0%B5%D0%BB%D0%BE%D1%96%D0%BD%D1%84%D1%80%D0%B0%D1%81%D1%82%D1%80%D1%83%D0> (дата звернення: 15.11.2022).
6. Велоінфраструктура Харкова. сайт. URL: <https://uk.wikipedia.org/wiki/%D0%92%D0%B5%D0%BB%D0%BE%D1%96%D0%BD%D1%84%D1%80%D0%B0%D1%81%D1%82%D1%80> (дата звернення: 01.12.2022).
7. Велосипед як засіб пересування: чого не вистачає Харкову. сайт. URL: <https://suspilne.media/52107-velosiped-ak-zasib-peresuvanna-cogo-ne-vistacae-harkovu/> (дата звернення: 01.12.2022).
8. Велосипедная инфраструктура – Cyclinginfrastructure. сайт. URL: https://ru.wikibrief.org/wiki/Cycling_infrastructure (дата звернення: 15.11.2022).

9. Велосипедный туризм во Франции. сайт. URL: https://ru.frwiki.wiki/wiki/France_V%С3%A9lo_Tourisme (дата звернення: 17.11.2022).
10. Велосипедом из Амстердама: интересные маршруты. сайт. URL: <https://vitiana.com/velosipedom-iz-amsterdama-interesnye-marshruty/> (дата звернення: 16.11.2022).
11. Велотури та велоекскурсії. сайт. URL: <https://velokratia.com.ua/bike-tours/> (дата звернення: 20.11.2022).
12. Велотуризм | Все про туризм. сайт. URL: https://vseproturizm.blogspot.com/2014/01/blogpost_1823.html?view=flipcard (дата звернення: 14.11.2022).
13. Велотуризм в рамках проекту "Велокраїна". сайт. URL: <https://karpaty.rocks/blog/sport/veloturyzm-v-ramkah-proektu-velokrayina> (дата звернення: 20.11.2022).
14. Велотуризм у Київській області: рецепти економічного дива. сайт. URL: <https://kiev.pravda.com.ua/publications/55caeb6a49d4d/> (дата звернення: 19.11.2022).
15. Велотуризм. сайт. URL: <https://leksii.com/2-88241.html> (дата звернення: 14.11.2022).
16. Гайдай Д., Зарембо К. Украинское поколение: ценности и ориентиры. Київ: GfK Ukraine, 2017. 136 с.
17. Горбенко М. І. Велотуризм як спеціалізований вид туризму в Україні. Фізичне виховання, спорт і здоров'я людини. №10. 2017. С. 148-157.
18. Дания – рай для велосипедистов. сайт. URL: <https://traveltimes.ru/%D0%B4%D0%B0%D0%BD%D0%B8%D1%8F-%D1%80%D0%B0%D0%B9-%D0%B4%D0%BB%D1%8F> (дата звернення: 16.11.2022).
19. Двоколісний рай. Європейці масово пересідають на велосипеди. сайт. URL: <https://nv.ua/ukr/publications/dvokolisnij-raj-jevropejtsi-masovo-peresidajut-na-velosipedi-65152.html> (дата звернення: 16.11.2022).

20. Дороги маргариток в Дании. сайт. URL: <https://www.florapassionis.com/margueritruuten-danmark/> (дата звернення: 16.11.2022).
21. Єфремівська фортеця Української укріпленої лінії. сайт. URL: <https://zruchno.travel/ObjectEntity/ObjectEntity?idCrm=65846e79-5865-0359-50df-58f08593cbe9&lang=ua> (дата звернення: 30.11.2022).
22. Закон України «Про велосипедний транспорт». сайт. URL: <https://ips.ligazakon.net/document/JG3AK68A?an=3> (дата звернення: 14.11.2022).
23. Іванівський форт. сайт. URL: https://ua.igotoworld.com/ua/poi_object/71494_ivanovskiy-fort.htm (дата звернення: 30.11.2022).
24. Какой велотур выбрать новичку. сайт. URL: <https://www.marshrut-club.com/articles/7680> (дата звернення: 15.11.2022).
25. Колеса свободи: На велосипеді по Європі. сайт. URL: <https://escapemgz.com/2020/03/04/bike-tours/> (дата звернення: 16.11.2022).
26. Колотуха О. В. Спортивний туризм та активна рекреація: географія, систематизація, практика : словник-довідник / О. В. Колотуха // Льотна академія Національного авіаційного університету. сайт. URL: <https://geohub.org.ua/tourism> (дата звернення: 12.11.2022).
27. Конох А. П. Теоретичні та методичні засади професійної підготовки майбутніх фахівців із спортивнооздоровчого туризму у вищих навчальних закладах : автореф. дис. д-ра пед. наук / А. П. Конох. Київ, 2007. 18 с.
28. Концепція розвитку велосипедного руху і облаштування велосипедної інфраструктури у м. Харкові. сайт. URL: <https://www.slideshare.net/OlenaTokmylenko/ss-53052908> (дата звернення, 01.12.2022).
29. Мальська М.П., Худо В.В., Цибух В.І. Основи туристичного бізнесу. Київ: Центр навчальної літератури, 2004. 272 с.

30. Мільярди на колесах: велосипедний бізнес як економічне диво. сайт. URL: <https://www.epravda.com.ua/publications/2016/01/14/576463/> (дата звернення: 16.11.2022).
31. На Львівщині напрацьовують проєктвелошляху Львів – Дніпро – Донецьк. сайт. URL: <https://www.ukrinform.ua/rubric-tourism/3349038-na-lvivsini-naprasovuuut-proekt-veloslahu-lviv-dnipro-doneck.html> ((дата звернення: 20.11.2022).
32. На Харківщині окупанти обстріляли земляні укріплення Олексіївської фортеці, побудованої за часів козацтва. сайт. URL: <https://suspilne.media/235952-na-harkivsini-okupanti-obstrilali-zemlani-ukriplenna-oleksiivskoi-forteci-pobudovanoi-za-casiv-kozactva/> (дата звернення: 30.11.2022).
33. Олексіївська фортеця. сайт. URL: https://uk.wikipedia.org/wiki/%D0%9E%D0%BB%D0%B5%D0%BA%D1%81%D1%96%D1%97%D0%B2%D1%81%D1%8C%D0%BA%D0%B0_%D1%84%D (дата звернення: 30.11.2022).
34. Орловська фортеця. сайт. URL: https://uk.wikipedia.org/wiki/%D0%9E%D1%80%D0%BB%D0%BE%D0%B2%D1%81%D1%8C%D0%BA%D0%B0_%D1%84%D0%BE%D1%80%D1%82%D0%B5%D1%86%D1%8F (дата звернення: 30.11.2022).
35. Особливості велосипедного туризму. сайт. URL: <https://studfile.net/preview/9341945/page:2/> (дата звернення: 15.11.2022).
36. Параскевська фортеця Української укріпленої лінії. сайт. URL: <https://zruchno.travel/ObjectEntity/ObjectEntity?lang=ua&idCrm=79212c0f-f06e-571d-fb22-58f08568f15f> (дата звернення: 30.11.2022).
37. Писарева І. В., Григоренко А.Ю. Дослідження сучасного стану та перспектив розвитку спортивного туризму в Україні. Економіка та суспільство. №33. 2021. С. 20-24.
38. Півсотні туристичних локацій Львівщини об'єднують веломаршрутом. сайт. URL: <https://www.ukrinform.ua/rubric-tourism/3139936-piv-sotni->

- turisticnih-lokacij-lvivsini-obednaut-velomarsrutom.html (дата звернення: 20.11.2022).
39. Проскуріна Я.О., Сахарова Я.В. Упровадження Bluetooth у простір туризму // Історико-культурні та соціально-економічні виміри в туризмі: матеріали міжн. наук. конф. Культурологія та соціальні комунікації: інноваційні стратегії розвитку, 26-27 лист. 2020 р. / Харків. держ. акад. культури. Харків, 2020. С. 104-105.
40. Редько В.Є., Росошик Ю.С. Міжнародний досвід популяризації велосипедного туризму. Світове господарство і міжнародні економічні відносини. №50. 2020. С. 15-21.
41. Семь величайших велосипедных маршрутов Дании. сайт. URL: <https://tury.club/blog/sem-velichayshih-velosipednyh-marshrutov-danii-532> (дата звернення: 16.11.2022).
42. Тимошенко Л.О. Спортивный туризм : навч. посіб. для студ. вищ. навч. закл. фіз. виховання і спорту : у 2 ч. / Тимошенко Л. О., Лабарткава К. В. Львів: ЛДУФК, 2012. Ч. 1. 150 с
43. Топ-9 пунктов проката велосипедов в Харькове. сайт. URL: <https://hochy.in.ua/top-10-punktov-prokata/>(дата звернення, 01.12.2022).
44. Увлекательные велотуры по Швейцарии. сайт. URL: <https://queenofvegan.ru/4-uvlekatelnyh-velotura-po-shveycarii> (дата звернення: 17.11.2022).
45. Через всю Францию по берегам каналов: лучшие велосипедные маршруты страны. сайт. URL: <https://perito-burrito.com/posts/velo-france> (дата звернення: 17.11.2022).
46. Шахова М.Ю. Поняття та види спортивного туризму // Туристичний та готельно-ресторанний бізнес: світовий досвід та перспективи розвитку для України: матеріали Всеукр. наук.-практ. конф. студентів, аспірантів та вчених, Одеса, 10 квіт. 2019 р. / Одес. нац. екон. ун-т. Одеса, 2019. С. 368–371.

47. Швейцария: велосепедные туры. сайт. URL: <http://www.myswiss.ru/index.php?page=329> (дата звернення: 17.11.2022).
48. Шишкіна В. Б. Особливості та переваги велосипедного туризму // Освітні і культурно-мистецькі практики в контексті інтеграції України у міжнародний науково-інноваційний простір: матеріали I Міжнародної науково-практичної конференції, Запоріжжя, 14 травня 2020 р. / Запоріжжя: Хортицька національна академія. Запоріжжя, 2020. С.680-682.
49. James E.S. Higham. Sport tourism destinations: issues, opportunities and analysis. UK: Butterworth-Heinemann, 2005. p. 300.
50. Jeff Pratte. Bicycle tourism: on the trail to economic development. Prairie Perspectives. Winnipeg: University of Winnipeg. P. 62-84.
51. U-Cycle: велосипед противійни. сайт. URL: <https://ucn.org.ua/?p=8682> (дата звернення: 18.11.2022).