

Висновки і перспективи подальших розвідок. Отже, протягом 2005-2009 рр. рівень розвитку індустрії національного туризму в середньому по Україні залишався стабільним (на рівні 3 балів), проте вже у 2010 р. рівень розвитку зріс на 1 бал, та стабілізувався у 2011 р. на рівні 2010 р. Територіальну диференціацію рівня розвитку індустрії туризму можна пояснити диференціацією розвитку туристичної інфраструктури та економічного розвитку регіонів, різною туристичною привабливістю регіонів. Подальші дослідження будуть спрямовані на пошук напрямків вирішення проблем розвитку індустрії національного туризму.

Використані джерела:

1. Державна служба статистики України. Режим доступу: - <http://www.ukrstat.gov.ua/>;
2. Любіцева О. О. Територіальна організація соціальної інфраструктури сільського адміністративного району/ О. О. Любіцева// Вісник Київського університету. Серія Хіміко-біологічні науки та науки про Землю. – К.: Альтерпрес, 2003. – 436 с.;
3. Туристична сфера, готельне господарство та форми їх організації у світі: Конспект лекцій/ Київський держ. торговельно-економічний ун-т/Любіцева О.О. (укл.). – К., 1995. – 52 с. – С. 10.

УДК 338.48-52 (477)

Засідка І.В.

РОЗВИТОК ВЕЛОСИПЕДНОГО ТУРИЗМУ В УКРАЇНІ ЯК СПЕЦІАЛІЗОВАНОГО ВИДУ ТУРИЗМУ

Розкрито суть велосипедного туризму, проаналізовано особливості розвитку та територіальну організацію велосипедного туризму, висвітлено думки щодо необхідності розвитку цього виду відпочинку, розкрито основні проблеми, з якими зіткнулась Україна, та наведено приклади можливих веломаршрутів.

Ключові слова: велосипедний туризм, велосипедні маршрути, туристична інфраструктура.

Раскрыта суть велосипедного туризма, проанализировано особенности развития и территориальной организации велосипедного туризма, поданы мысли относительно необходимости развития этого вида отдыха, раскрыты основные проблемы, с которыми столкнулась Украина, и приведены примеры возможных веломаршрутов.

Ключевые слова: велосипедный туризм, велосипедные маршруты, туристическая инфраструктура.

The essence of cycling tourism was examined, the features of the development and the territorial organization of cycling tourism were analyzed, thoughts regarding the necessity to develop this type of recreation are given, the main problems faced by Ukraine are examined, the examples of possible bicycle routes are shown.

Keywords: cycling tourism, bicycle routes, tourist infrastructure.

Постановка наукової проблеми. На сьогодні велосипедний туризм стає дуже популярним, все більше країн «пересідає» на цей вид транспорту. І не лише тому, що останніми десятиліттями спостерігається тенденція до збереження навколишнього природного середовища. Основною причиною є піклування про стан здоров'я, випробування своїх

сил та можливостей. В Україні велосипедний туризм поки ще не став масовим видом відпочинку, відсутня належна інфраструктура та бракує коштів. Проте є можливості для розвитку, серед яких чудова ресурсна база, зростає частка волонтерів (асоціації та гуртки), тому необхідно проаналізувати сучасний стан велосипедного туризму, наявні проблеми та запропонувати шляхи подальшого розвитку в сфері велотуризму.

Літературні джерела та публікації. При написанні статті використовувалися наступні джерела: це енциклопедична література, яка склала теоретичну основу, наукові статті у періодичних журналах з досліджуваної проблематики, зокрема вони стосувалися проблем та перспектив розвитку вело туризму [1-9], а також спеціалізовані веб-сайти організацій, де розміщена інформація щодо сучасного стану розвитку та нових проектів, які розробляються [10-12].

Мета та завдання статті. Вивчити сучасний стан велосипедного туризму в Україні та його витоки, проаналізувати особливості територіальної організації даного виду туризму, дослідити основні проблеми і визначити перспективні напрямки розвитку та запропонувати можливі маршрути для популяризації велосипедного туризму в Україні.

Виклад основного матеріалу. Велосипедний туризм – один із видів туризму, в якому велосипед є головним або єдиним засобом пересування. Велосипедний туризм розглядають як активний спеціалізований вид туризму [2, с. 15].

Спеціалізований туризм – термін, що використовується для позначення туристів, які купують спеціалізований тур і виїжджають з метою вивчення специфічних особливостей того чи іншого місця, для придбання особистого досвіду, здачі нормативів, активного відпочинку і т. п. У рамках спеціалізованого туру особлива увага приділяється широкому діапазону питань, пов'язаних з вивченням культури, природи місця відвідування, а також професійного і різного виду спортивного та оздоровчого туристського інтересу мандрівників з обов'язковим дотриманням правил безпеки [3, с. 43].

Велосипедний туризм – популярний вид активного відпочинку, що має безліч різновидів: від невеликих прогулянок і екскурсій до складних велосипедних подорожей. Його можна розглядати і як один із видів спортивного туризму – масового і популярного спорту. На сьогодні велосипед відіграє ще одну важливу роль – він став складовою громадського транспорту, адже пересуватися ним зручно, швидко та не дуже затратно (рис.1)

Велосипедний туризм має свої особливості в порівнянні з іншими видами туризму. Велотурист для подорожі використовує більш складну техніку – велосипед, а велосипедна група і кожен її спортсмен окремо, є учасником дорожнього руху, і зобов'язана підкорятися Правилам Дорожнього Руху. Велосипедний туризм полягає у проходженні велосипедних маршрутів, які містять загально туристичні та специфічні для велотуризму об'єкти екскурсійного характеру. Складність таких

походів може коливатися від простої до вкрай складної, маршрути прокладаються з урахуванням усіх можливостей, які дає велосипед для швидкого пересування. На відміну від спортивного велотуризму, маршрути не ускладнюються навмисно та немає ділення походів на категорії [5, с. 75].

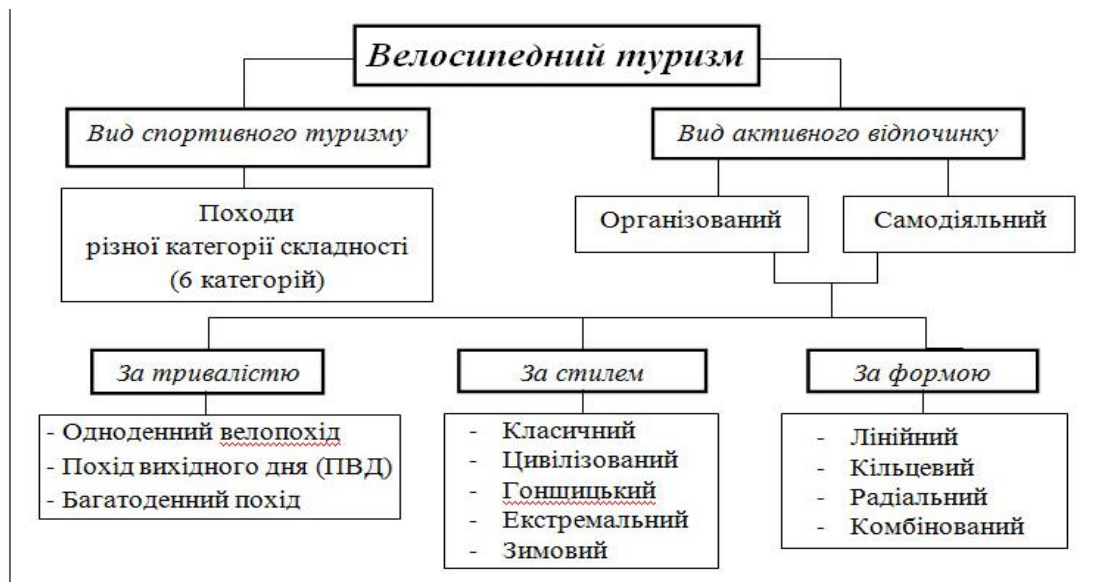


Рис. 1 Класифікація велосипедного туризму* за власною розробкою*

Для велосипедного туризму характерні швидкі динамічні походи з різноманітними перешкодами, часта зміна вражень, долаття значних відстаней. Велосипедні походи можуть проходити практично в будь-якому районі і в будь-який час року. Цей вид туризму доступний дітям, молоді, людям похилого віку – що робить його масовим. А оскільки велоспорт є одним з найбільш екологічних і корисних для здоров'я видів туризму, то в останні роки велосипедний туризм стає все більш популярним видом відпочинку [4, с. 29]. Велосипедний туризм в Україні має давню традицію. З матеріалів українських часописів перші «Спілки велосипедистів-аматорів» були засновані у Харкові, Севастополі та Одесі у 1887 р., а у Києві тільки через п'ять років – у 1892 р. Проте деякі дослідники роком становлення даного виду туризму вважають 1895, коли в Петербурзі було організовано спілку туристів-велосипедистів Російського туринг-клубу з відділеннями в Москві, Києві, Ризі та інших містах [1, с. 98]. З тих часів були зльоти та занепади у велосипедному русі в Україні, але найбільшого поширення велотуризм набув у Радянські часи. Так, мандрівник А. Панкратов в 1911-13 роках самостійно здійснив кругосвітню подорож на велосипеді. У 1928-31 році велотурист Г. Травін подолав важкий шлях по горах і пустелях, лісах і тундрі уздовж кордонів СРСР. У 1924 р. в Харкові почався серійний випуск вітчизняних велосипедів, що сприяло активізації велотуризму в державі [6].

Секції велотуризму при клубах та підприємствах почали з'являтися у 50-ті роки. Перша комісія велосипедного туризму виникла в Клубі туристів

Харкова у 1969 р. і вона ж залишалася Головною до 1981 р., поки не «переїхала» до Києва. У 70-і рр. почали засновуватися комісії у Житомирській області, Донецьку, Запоріжжі, Києві, Дніпропетровську, Сімферополі, Одесі та інших містах. В 1979 р. вперше в Україні, м. Харків, були проведені республіканські змагання з техніки велосипедного туризму. До середини 1990-х рр. склалося кілька різних напрямів у використанні велосипеда. Всі вони зводяться до їзди на двох колесах, але відповідні обладнання та техніка дуже спеціалізовані.

З підвищенням у Європі та США інтересу до велосипеда виникла ціла індустрія велосипедного туризму. На даний час в Україні десятки, якщо не сотні комерційних компаній і некомерційних організацій пропонують велотури різного масштабу – від одноденних поїздок до тривалих екскурсій по різних країнах. Окремі організації влаштовують велосипедні походи, учасники яких самі везуть все своє туристське спорядження і ночують у наметах, але, як правило, комерційні велотури обставаються досить комфортабельно: весь багаж перевозиться на автофургонах, а туристи отримують відмінне харчування і ночують у готелях [9].

Головними чинниками розвитку велотуризму в Україні є: різноманітність та висока привабливість природних та історико-культурних рекреаційних ресурсів, різноманітний рельєф території України, серед негативних сторін: недостатній розвиток інфраструктури велосипедного туризму. Найсприятливіші умови для подорожі в Західній Україні – там знаходиться найбільше велосипедних стоянок, пунктів ремонту та велоготелів.

Сезон велотурів в Україні починається в квітні – травні і триває до середини жовтня. Існує також і зимовий велотуризм. Велосипедні подорожі можуть бути як одноденними – в околицях міста, так і багатоденними. Більшість туристів організовує маршрути самостійно, визначаючи кількість днів, район подорожі та складність. Усі необхідні речі, в тому числі і палатки, туристи везуть самі. Організовані велотури пропонуються туристичними фірмами, часто у складі комбінованих турів, поєднуючись з рафтингом. Середня група, що відправляється в велопоход – 7 – 10 осіб. Вік учасників від 18 до 40 років. Оптимальне навантаження під час велотуру – близько 40 км на день [8].

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

Вона прийнята, як єдина географічна система маркування та картографування туристичних трас, стоянок та місць активного відпочинку гірсько-лісової зони Криму. В останні роки в Україні здійснюються проекти для розвитку велотуризму: «ВелоКраїна», «Зелений маршрут», «ЄвроВело», що супроводжуються розбудовою інфраструктури. Все це призвело до більш інтенсивного розвитку велотуризму в Карпатському регіоні [8].

Загалом в Україні виділено 4 регіони, кожен з яких має свої особливості для розвитку велосипедного туризму. Більш складними та екстремальними маршрутами характеризується Крим, західне та східне узбережжя якнайкраще підійдуть для довгострокових подорожей. Західна Україна відзначається мальовничими пейзажами, численними озерами та водоспадами, розвиненою велосипедною інфраструктурою. Центральна Україна ознайомить з визначними пам'ятками культури та архітектури, маршрути пропонуються різної складності та за будь-якої пори року, виключення становить Полісся, куди не бажано відправлятися ранньою весною та жарким літом. Південно-Східна Україна характеризується незвичайними ландшафтами, соляними шахтами та стародавніми пам'ятками, які нагадують про добу козаччини. Рельєф даного регіону, порізаний балками та ярами, що дасть можливість туристам удосконалити технічний рівень катання, а турфірмам – пропонувати екстремальні велотури.

Найбільша частка велосипедних туристів за регіонами припадає на Дніпропетровську область (зареєстровано велосипедних походів) – в межах області діє ДнепроВелоКлуб, висока частка велосипедистів у Одеській, Полтавській, Харківській, Луганській та Запорізькій областях (в даних регіонах активно працюють об'єднання велосипедистів). Категорійні вело походи не були зареєстровані в межах Закарпатської, Хмельницької, Чернігівської та Черкаської областей, проте наявність цікавих історико-культурних та природних об'єктів може спонукати до створення нових веломаршрутів. За темпами зростання кількості велопоходів лідирують Дніпропетровськ та Київ (рис.2).

Розбудова мережі міжнародних транспортних коридорів може істотно пришвидшити розвиток туризму. Україна має найвищий коефіцієнт транзитності: з 13 тис. км автошляхів державного значення понад 9 тис. км є магістральними, зв'язаними з міжнародними транспортними коридорами [7, с.339]. В Європі активно функціонує проект ЄвроВело – розгалужена мережа велосипедних шляхів, які проходять територією європейських держав, один з маршрутів якої (Роскофф - Київ) з'єднує українські міста Київ і Львів.

Важливий крок для розвитку велотуризму було зроблено у 2008-2010 рр. – в Карпатах успішно реалізовано проект «ВелоКраїна». Головна мета – створення інфраструктури для рекреаційних велосипедних поїздок у гори і популяризація цього виду відпочинку серед українських та іноземних туристів. Територія проекту включає Івано-Франківську, Закарпатську та

Чернівецьку області, а центри розташовані в популярних серед туристів населених пунктах – Яремче, Ворохті, Яблуниці, Верховині, Косові, Рахові і селищі Глибокому на Буковині. Станом на 1 січня 2013 року, «ВелоКраїна» може запропонувати 45 промаркованих маршрутів в Українських Карпатах. Частиною «Велокраїни» є велопрокат та проживання туристів. У приватних садибах і готелях із позначкою «Велокраїна», велотурист може знайти веломийку, приміщення для нічного зберігання велосипеда, мапи, набір інструментів. Усі ці послуги – безкоштовні, причому незалежно від того, живе він у цій садибі чи ні.



Рис. 2 Територіальна організація велосипедного туризму в Україні*

*за даними ЦМКК ФСТУ, 2013 р.

Проводиться активна рекламна кампанія, друкуються буклети та карти з описаними в них визначними пам'ятками, які можна побачити під час подорожі [10]. 10 листопада 2010 р. у м. Яремча було закладено основу для незвичайного, але дуже важливого проекту, за сприяння Канадського фонду підтримки місцевих ініціатив, «Маршрут доброти Івано-Франківщиною». Цей маршрут розроблено для туристів з особливими потребами і на меті – облаштування велодоріжок, якими можна буде подорожувати на кріслі-візку [12]. З кожним роком все більше волонтерів приєднується до Асоціації велосипедного туризму. За їхньої ініціативи був створений проект Free bike – безкоштовний прокат велосипедів в містах. Суть його дуже проста – взяти велосипед, доїхати до необхідного Вам місця, і залишити поблизу автобусної зупинки. Перші безкоштовні велосипеди з'явилися 4 квітня 2013 р. у м. Дніпропетровську [11]. На

добровільних засадах створюються велосипедні доріжки та парковки в містах, створено мережу вело прокату. Проте це не вирішує основних проблем – погано розвинена інфраструктура: велодоріжок дуже мало, пунктів прокату, ремонту, медичних пунктів та велостоянок у громадських місцях практично немає, нестача промаркованих та організованих маршрутів. Проводиться неефективна рекламна кампанія, випускається мало путівників та карт з позначеними на них маршрутами, і головною проблемою є відсутність підтримки даного виду туризму з боку уряду [9, с. 92].

Багата природа нашої країни дає можливість для створення нових велосипедних турів. Мальовничі пейзажі, чисте повітря, визначні пам'ятки культури та архітектури, скельні міста та глибокі шахти – це неповний перелік, який здатен привабити туристів. Зі Львова доречно відправитися в один з веломаршрутів «ВелоКраїни», проїхатися «Золотим кільцем» або ж насолодитися красою Шацьких озер. З Києва дороги можуть розходитися у будь-якому напрямку – це і чудові парки на чолі з «Софіївкою», і тематичний маршрут Полтавщиною – «Стежками Гоголя». Храми та старовинні садиби Харківщини, прогулянки вздовж р.Сіверський-Донець прийдуться до душі гостям Харкова. З Донецька можна вирушити до ландшафтного парку «Клебан-бик», побачити соляні шахти та крейдяні скелі [8]. До Криму, де дуже розгалужена мережа веломаршрутів, можна дістатися з будь-якого куточку України. Тому нашій державі є що показати, потрібно лише бажання.

Висновки. Велотуризм, на сучасному етапі розвитку, спрямований на людей будь-якого віку, які бажають мандрувати та активно проводити вільний час, піклуються про своє здоров'я та прагнуть до нових вражень. Велосипед використовується для подорожей вихідного дня, походів різної тривалості та складності. Є можливість як самостійно відправитися у подорож, так і організувати її з допомогою туристичних операторів, які спеціалізуються на даному виді активного відпочинку. Проте відсутність належної інфраструктури, невелика кількість функціонуючих туристичних веломаршрутів, неіснуюча рекламна кампанія та недостатнє фінансування стримує розвиток велосипедного туризму в Україні. Поширення велосипедів в містах, прокладення велодоріжок, розроблення нових веломаршрутів сприятиме формуванню значних соціально-економічних та екологічних переваг в країні. Вони пов'язані з формуванням здорового способу життя у населення, це дасть можливість розвантажити центральну частину населених пунктів від автомобілів, а також сприятиме зниженню антропогенного навантаження на навколишнє природне середовище. Використання велосипедного транспорту сприятиме урізноманітненню дозвілля туристів, може стати додатковим джерелом грошових надходжень та важливим кроком у майбутнє.

Використані джерела:

1. Антипов В.В. Психологическая адаптация к экстремальным ситуациям - М.: ВЛАДОС-ПРЕСС, 2002. – 176 с.

2. Велосипедный туризм / Сост. А.А. Булгаков. – М.: Ключ, 2008. – 624 с.
3. Гуляев В.Г. Организация туристической деятельности. – М.: Нолидж, 2008. – 312 с.
4. Гуревич И., Вишневский А., Рассукованый А. Велосипед и путешествия. – СПб.: Компьютербург, 2004. – 262 с.
5. Лебедев В.И. Экстремальная психология. – М.: Наука, 2008. – 432 с.
6. Лебедев В.И. Личность в экстремальных ситуациях. – М.: Наука, 2008. – 303 с.
7. Смирнов И.Г. Логістика туризму / І.Г. Смирнов: Навч. пос. – К.: Знання, 2009. – 444 с.
8. Тулулюк Н.Л. ВелоУкраина. 55 лучших маршрутов. – Х.:АССА, 2011. – 368 с., ил.
9. О.Ю.Каширіна, Д.Г.Луценко, О.П.Льченко, Г.Г.Жемерова. Україна. Відпочивай активно! – 2-е вид., перероб. та доп. – Х.:АССА, 2011. – 480 с., іл.
10. За підтримки Європейського Союзу – проект ВелоКраїна // http://bikeland.com.ua/main_ua.php
11. Проект FreeBike. Прокат бесплатных велосипедов // <http://veliki.ua/ru/novosty-i-akcii/54-veliki-zapuskayut-proekt-freebike-prokat-besplatnih-velosipedov.html>
12. Маршрут доброты Ивано-Франківщиною: інва-туризм у м. Яремче // <http://clid.if.ua/seminari>

УДК 911.3

Бейдик О.О., Сировець С.Ю., Булюк В.Є.

ПОРІВНЯЛЬНИЙ АНАЛІЗ СУСПІЛЬНО-ГЕОГРАФІЧНИХ ОСОБЛИВОСТЕЙ РЕКРЕАЦІЙНОГО ПОТЕНЦІАЛУ ЛУГАНСЬКОЇ ТА ХАРКІВСЬКОЇ ОБЛАСТЕЙ

За допомогою SWOT-аналізу та паспортів регіонів подана порівняльна характеристика суспільно-географічних особливостей рекреаційного потенціалу двох промислових областей Східної України - Луганської та Харківської. В межах цих регіонів висвітлені абсолютні переваги та розкрита сутність їх найбільш оптимального турпродукту.

Ключові слова: рекреаційний потенціал, паспорт регіону, SWOT-аналіз, турпродукт, абсолютні переваги.

С помощью SWOT-анализа и паспортов регионов и представлена сравнительная характеристика общественно-географических особенностей рекреационного потенциала двух промышленных областей Восточной Украины - Луганской и Харьковской. В пределах этих регионов выявлены абсолютные преимущества и раскрыта сущность их наиболее оптимального турпродукта.

Ключевые слова: рекреационный потенциал, паспорт региона, SWOT-анализ, тур продукт, абсолютные преимущества.

Comparative characteristic of the social and geographical features of the recreational potential of the two industrial regions of Eastern Ukraine (Luhansk and Kharkiv) is submitted with SWOT-analysis and regions' passports. The absolute benefits are highlighted within these regions and discover the essence of the optimal tourism products.

Key words: recreational potential, regions' passports, SWOT-analysis, tourism products, absolute benefits.

Постановка проблеми та аналіз основних досліджень та публікацій. Східна Україна вирізняється потужним промисловим розвитком, низкою гострих екологічних проблем, щільним та багатомільйонним населенням, життєвий цикл якого проходить в трьох сферах: сфері праці (виробничий простір), сфері побуту (селитебний простір) та сфері дозвілля (рекреаційний простір). Зважаючи на те, що організація рекреаційно-туристського простору була і залишається актуальною для цих регіонів, метою статті є порівняльний аналіз суспільно-географічних