НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ БІОРЕСУРСІВ І ПРИРОДОКОРИСТУВАННЯ УКРАЇНИ

Економічний факультет

ПОГОДЖЕНО	**ДОПУСКАЄТЬСЯ ДО ЗАХИСТУ**
Декан	**Завідувач кафедри**
Економічного факультету	**готельно-ресторанної справи та туризму**
_____ **Андрій МУЗИЧЕНКО**	_____ **Світлана МЕЛЬНИЧЕНКО**
(підпис)	(підпис)
«____» _____ 2026 р.	«____» _____ 2026 р.

БАКАЛАВРСЬКА КВАЛІФІКАЦІЙНА РОБОТА

на тему: «Розвиток велотуризму як напряму активного відпочинку в Україні»

Спеціальність 242 Туризм і рекреація

Освітня програма Бакалавр

Орієнтація освітньої програми освітньо-професійна

Гарант освітньої програми
к.е.н., доцент _____ **Ірина КУДІНОВА**

Керівник бакалаврської
кваліфікаційної роботи _____ **Ірина КУДІНОВА**

Виконала _____ **Катерина КИРИЧЕНКО**

КИЇВ – 2026

НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ БІОРЕСУРСІВ І ПРИРОДОКОРИСТУВАННЯ УКРАЇНИ
Економічний факультет

ЗАТВЕРДЖУЮ
Завідувач кафедри
готельно-ресторанної справи та туризму

д.е.н., професор_____ Світлана Мельниченко
(підпис)
«____» _____ 2026 р.

З А В Д А Н Н Я
до виконання бакалаврської кваліфікаційної роботи
здобувачу вищої освіти

Кириченко Катерині Ігорівній

Спеціальність: 242 «Туризм і рекреація»
Освітня програма: «Туризм»
Орієнтація освітньої програми: освітньо-професійна

Тема бакалаврської кваліфікаційної роботи: **Розвиток велотуризму як напряму активного відпочинку в Україні**

Затверджена наказом ректора НУБіП України від 22.10.2025 р. № 2445 «С».

Термін подання завершеної роботи на кафедру до: 18.05.2026 р.

Вихідні дані до бакалаврської кваліфікаційної роботи: законодавчі та нормативні акти України у сфері туризму, транспорту та рекреації; статистичні дані Державного агентства розвитку туризму України; офіційні звіти місцевих громад; наукові праці вітчизняних і зарубіжних авторів; матеріали туристичних організацій, картографічні джерела, аналітичні огляди, результати власних опитувань та польових обстежень веломаршрутів.

Об'єкт дослідження – процес розвитку велотуризму як напряму активного відпочинку.

Предмет дослідження – методичні, організаційні та практичні підходи до формування, функціонування та розвитку велотуризму в Україні.

Мета дослідження – обґрунтувати напрями розвитку велотуризму в Україні та розробити рекомендації щодо підвищення ефективності організації велотуристичної діяльності.

Перелік завдань, які повинен виконати здобувач вищої освіти для досягнення поставленої мети:

- проаналізувати наукові джерела, законодавчу базу та інтернет-ресурси щодо сутності, видів та тенденцій розвитку велотуризму;
- визначити теоретико-методологічні підходи до організації велотуристичних маршрутів та інфраструктури;
- охарактеризувати сучасний стан розвитку велотуризму в Україні;
- проаналізувати наявну інфраструктуру та туристичні ресурси, що можуть бути використані для потреб велотуризму;
- дослідити перспективні маршрути та можливості їх інтеграції у регіональні та національні туристичні продукти;
- запропонувати стратегічні напрями розвитку велотуризму;
- обґрунтувати очікуваний соціально-економічний ефект від реалізації запропонованих заходів.

Дата видачі завдання: “10” листопада 2025 р.

Керівник бакалаврської кваліфікаційної роботи к.е.н., доцент _____ (підпис) **Ірина КУДІНОВА** (прізвище та ініціали)

Завдання прийняла до виконання _____ (підпис) **Катерина КИРИЧЕНКО** (прізвище та ініціали студента)

КАЛЕНДАРНИЙ ПЛАН ПІДГОТОВКИ ТА ЗАХИСТУ БАКАЛАВРСЬКОЇ КВАЛІФІКАЦІЙНОЇ РОБОТИ

№ з/п	Етапи підготовки та захисту кваліфікаційної бакалаврської роботи	Термін виконання	Примітки (фактично виконано)
1.	Вибір теми кваліфікаційної роботи, підготовка завдання, складання плану, консультації з проведення дослідження	1 вересня – 30 вересня 2025 р.	виконано
2.	Підготовка та видача завдання	1 жовтня – 1 грудня 2025 р.	виконано
3.	Підготовка першого розділу роботи	1 грудня 2025 р. – 1 лютого 2026 р.	виконано
4.	Підготовка другого розділу роботи	2 лютого – 30 березня 2026 р.	виконано
5.	Підготовка третього розділу роботи	1 квітня – 1 травня 2026 р.	виконано
6.	Підготовка висновків, списку використаних джерел та додатків. Оформлення роботи відповідно до встановлених вимог, передача на перевірку керівникові.	1-5 травня 2026 р.	виконано
7.	Доопрацювання роботи з урахуванням зауважень керівника	5-10 травня 2026 р.	виконано
8.	Перевірка роботи на академічний плагіат	11-15 травня 2026 р.	виконано
9.	Отримання відгуку керівника роботи	15-16 травня 2026 р.	виконано
10.	Отримання зовнішньої рецензії	16-17 травня 2026 р.	виконано
11.	Подача роботи на кафедру	18 травня 2026 р.	виконано
12.	Підготовка доповіді і презентації. Попередній розгляд та захист на випусковій кафедрі	18-20 травня 2026 р.	виконано
13.	Допуск бакалаврської кваліфікаційної роботи до захисту завідувачем кафедри	20 травня – 25 травня 2026 р.	виконано
14.	Захист роботи перед екзаменаційною комісією	відповідно до графіку	виконано

РЕФЕРАТ

Кириченко К.І. «Розвиток велотуризму як напряму активного відпочинку в Україні» бакалавр. робота : спец. 242 «Туризм і рекреація» / Катерина Ігорівна Кириченко; НУБіП України; кафедра готельно-ресторанної справи та туризму; керівник Кудінова І. П., к.е.н., доцент – Київ, 2026. – 77 с.

Анотація. У першому розділі кваліфікаційної роботи було розглянуто теоретичні засади розвитку велотуризму як складової туристичної діяльності. Визначено сутність велотуризму, його класифікацію та особливості, а також досліджено теоретико-методологічні підходи до організації та оцінювання велотуристичних маршрутів із урахуванням міжнародного досвіду.

У другому розділі проведено аналіз сучасного стану розвитку велотуризму в Україні. Здійснено оцінку інфраструктурних, природних та соціально-економічних передумов розвитку, охарактеризовано рівень розвитку мережі веломаршрутів і сервісної інфраструктури, а також проаналізовано наявні ресурси та можливості інтеграції у міжнародні туристичні системи.

У третьому розділі запропоновано стратегічні напрями розвитку велотуризму в Україні, зокрема формування національної мережі веломаршрутів, розвиток інфраструктури, цифровізацію туристичних продуктів та підвищення рівня безпеки. Також здійснено оцінювання очікуваного соціально-економічного ефекту від реалізації запропонованих заходів.

Ключові слова: велотуризм, туристична інфраструктура, веломаршрути, активний туризм, туристичні ресурси, сталий розвиток.

ЗМІСТ

ВСТУП……8
РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИЧНІ ОСНОВИ РОЗВИТКУ ВЕЛОТУРИЗМУ……11
1.1. Поняття, класифікація та особливості велотуризму……16
1.2. Теоретико-методологічні підходи до організації та оцінювання велотуристичних маршрутів……21
1.3. Інфраструктурні, природні та соціально-економічні передумови розвитку велотуризму.……..
РОЗДІЛ 2. АНАЛІЗ СУЧАСНОГО СТАНУ РОЗВИТКУ ВЕЛОТУРИЗМУ В УКРАЇНІ……25
2.1. Загальна характеристика розвитку велотуризму в Україні……25
2.2. Оцінювання велотуристичної інфраструктури та ресурсів……38
2.3. Перспективні веломаршрути та можливості їх інтеграції у національні туристичні продукти ……48
РОЗДІЛ 3. ПЕРСПЕКТИВИ ТА СТРАТЕГІЧНІ НАПРЯМИ РОЗВИТКУ ВЕЛОТУРИЗМУ В УКРАЇНІ……..53
3.1. Стратегічні напрями розвитку велотуризму в Україні……..53
3.2. Оцінка очікуваного соціально-економічного ефекту від реалізації запропонованих заходів.……..57
ВИСНОВКИ……..62
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ……65
ДОДАТКИ……72

ВСТУП

Розвиток туризму сьогодні є одним із ключових чинників економічного зростання та соціального розвитку країн світу. Серед різних форм активного відпочинку особливе місце займає велотуризм, який поєднує фізичне оздоровлення, екологічну безпеку пересування та залучення туристів до природних і культурних ресурсів регіонів. В Україні велотуризм має значний потенціал завдяки природному розмаїттю, історико-культурним пам'яткам та наявності туристичних центрів у Карпатах, на Поділлі та узбережжі Чорного моря. Проте сучасна інфраструктура для велосипедистів є фрагментарною, не завжди відповідає європейським стандартам та недостатньо інтегрована в національну та міжнародну туристичну мережу.

Актуальність теми дослідження обумовлена необхідністю формування ефективної системи розвитку велотуризму в Україні, що сприятиме підвищенню туристичної привабливості регіонів, створенню робочих місць, розвитку малого бізнесу та інтеграції українських маршрутів у європейський простір. Вітчизняна наукова література приділяє увагу окремим аспектам велотуризму, таким як локальні веломаршрути, міські велодоріжки та туристичні атракції, однак питання комплексного планування, економічної оцінки ефекту та інтеграції національної мережі з міжнародними маршрутами залишаються недостатньо розробленими. Зарубіжні дослідження, зокрема звіти European Cyclists' Federation та UNWTO, дозволяють оцінити економічні ефекти та методи інтеграції у міжнародні мережі, що робить тему дослідження особливо актуальною для України.

Метою роботи є комплексна оцінка сучасного стану велотуризму в Україні та розробка стратегічних напрямів розвитку національної мережі веломаршрутів із прогнозом соціально-економічного ефекту від їх впровадження.

Для досягнення поставленої мети в роботі вирішено наступні **завдання**, сформовані на основі структури дипломної роботи:

- проаналізувати поняття, класифікацію та особливості велотуризму, визначити основні види та напрями його розвитку;
- дослідити теоретико-методологічні підходи до організації та оцінювання велотуристичних маршрутів, враховуючи міжнародний досвід і сучасні стандарти;
- оцінити інфраструктурні, природні та соціально-економічні передумови розвитку велотуризму, включаючи наявність природних ресурсів, транспортних шляхів та умов для залучення туристів;
- здійснити загальну характеристику розвитку велотуризму в Україні, виявити ключові регіональні та міські особливості, оцінити рівень розвитку мережі веломаршрутів та сервісної інфраструктури;
- провести оцінювання існуючої велотуристичної інфраструктури та ресурсів, включаючи довжину маршрутів, якість велодоріжок, доступність сервісних об’єктів та інтеграцію у міжнародні системи;
- визначити перспективні веломаршрути та можливості їх інтеграції у національні туристичні продукти, оцінити потенційний туристичний потік і економічний ефект;
- розробити стратегічні напрями розвитку велотуризму в Україні, які включають формування національної мережі маршрутів, розвиток сервісної та цифрової інфраструктури, підвищення безпеки та інтеграцію у міжнародні системи;
- оцінити очікуваний соціально-економічний ефект від реалізації запропонованих заходів, включаючи прямі та непрямі доходи, мультиплікативний ефект, створення робочих місць та розвиток місцевих громад.

Об’єктом дослідження є велотуристична інфраструктура України та туристичні ресурси, які використовуються для організації маршрутів, а предметом – економічні, соціальні та організаційні аспекти розвитку велотуризму, оцінка ефективності функціонування мережі та її інтеграція у національні та міжнародні туристичні продукти.

Предметом дослідження є методичні та практичні підходи до розвитку велотуризму в Україні.

Інформаційною базою для дослідження є законодавчі та нормативні акти, наукові джерела, статистичні дані, матеріали туристичних організацій, мережа Інтернет та інформаційні системи.

Для досягнення цілей роботи використано комплекс **методів**, серед яких економіко-статистичний аналіз, порівняльний аналіз міжнародного досвіду, прогнозування туристичних потоків, розрахунок економічного ефекту та моделювання окупності інвестицій. Джерельну базу становлять офіційні статистичні дані Державної служби статистики України, звіти European Cyclists' Federation, аналітичні матеріали EuroVelo, публікації UNWTO, наукові статті та дослідження вітчизняних науковців.

Практична цінність роботи полягає у розробці конкретних рекомендацій щодо формування національної мережі веломаршрутів, впровадження сервісної та цифрової інфраструктури, підвищення безпеки велосипедистів, а також прогнозування соціально-економічного ефекту від реалізації проєкту. Результати роботи можуть бути використані органами місцевого самоврядування, туристичними компаніями, інвесторами та дослідниками для планування та реалізації заходів розвитку велотуризму.

Апробація результатів роботи та публікації. Результати досліджень, які стали основою для написання кваліфікаційної роботи, були апробовані під час II Всеукраїнської науково-практичної конференції «Євроінтеграційні процеси в готельно-ресторанному та туристичному бізнесі», яка відбулася 12 березня 2026 року в Києві в НУБіП України.

Кваліфікаційна робота викладена на 77 сторінках загального тексту. Робота складається зі вступу, трьох розділів, висновків, списку використаних джерел із 59 найменувань, містить 12 таблиць, 3 рисунка.

РОЗДІЛ 1.
ТЕОРЕТИЧНІ ОСНОВИ РОЗВИТКУ ВЕЛОТУРИЗМУ

1.1. Поняття, класифікація та особливості велотуризму

Велотуризм є однією з форм активного відпочинку, що поєднує фізичну активність з пізнавальною, культурною та рекреаційною функцією. На думку Іванова М. та Сабурова А. [13], велотуризм передбачає організовані або самостійні поїздки на велосипеді з метою відпочинку, оздоровлення, спортивної підготовки або знайомства з природним і культурним середовищем певної території. Ця форма туризму відзначається високим рівнем інтерактивності, оскільки турист безпосередньо взаємодіє з навколишнім середовищем, що дозволяє йому більш глибоко відчути природні та соціальні особливості місцевості.

Скабара Р.М. [36, с. 79] зазначає, що велотуризм є особливо привабливим завдяки своїй мобільності та доступності. На відміну від туризму з використанням автомобілів чи громадського транспорту, велосипед дозволяє туристу гнучко обирати маршрут, регулювати темп подорожі і безпосередньо спостерігати за навколишнім середовищем. Такий підхід сприяє формуванню більш усвідомленого та екологічно відповідального ставлення до природних ресурсів. Аналіз цього аспекту показує, що велотуризм не лише виконує рекреаційну функцію, але й сприяє розвитку екологічної свідомості туристів та популяризації сталого способу пересування.

Федорович В.І. [38] наголошує, що велотуризм поєднує оздоровчі, спортивні та пізнавальні аспекти, що робить його універсальною формою активного відпочинку. За його спостереженнями, регулярні велоподорожі сприяють покращенню фізичного стану, формують навички самостійного планування маршрутів і допомагають розвивати організаційні здібності туристів. З аналізу цього аспекту видно, що велотуризм не обмежується простим пересуванням територією, а включає комплексну підготовку та активну взаємодію туриста з середовищем, що підвищує його загальний культурний і фізичний рівень.

На думку Іванова М. та Сабурова А. [13], класифікація велотуризму здійснюється за кількома критеріями. Перший з них – тривалість маршруту: одноденні поїздки, багатоденні тури з ночівлею або довготривалі експедиції. Другий критерій – мета подорожі: оздоровчий, спортивний, культурно-пізнавальний або екологічний туризм. Третій критерій – організаційна форма: індивідуальні, групові або організовані туристичною компанією поїздки. Нарешті, класифікація може базуватися на типі маршруту: міський, сільський, гірський або комбінований. Аналізуючи ці критерії, можна стверджувати, що класифікація велотуризму відображає різноманіття форм активного відпочинку, які задовольняють потреби різних категорій туристів та дозволяють оптимально планувати ресурси для розвитку інфраструктури.

Скабара Р.М. [36, с. 79] додатково підкреслює, що сучасні тенденції включають комбіновані форми велотуризму, коли велосипедна подорож поєднується з пішими походами, водними видами відпочинку або культурними екскурсіями. Аналіз цього аспекту свідчить, що гнучкість у поєднанні видів активного відпочинку дозволяє створювати комплексні туристичні продукти, що підвищують привабливість регіонів і стимулюють розвиток локального туризму.

Важливим елементом розвитку велотуризму є державне регулювання. Закон України «Про туризм» [33] визначає правові основи організації туристичної діяльності, включаючи активні види туризму, до яких належить велосипедний. Закон України «Про фізичну культуру і спорт» [34] передбачає підтримку фізичної активності населення через організацію спортивних і туристичних заходів, таких як велопробіги, туристичні походи та веломарафони. Стратегія розвитку туризму та курортів на період до 2026 року [32] визначає велотуризм як пріоритетний напрям культурно-пізнавального туризму та активного відпочинку, що потребує розвитку інфраструктури, безпеки маршрутів і популяризації серед громадян і туристів. З аналізу цих документів видно, що держава визнає велотуризм стратегічно важливим для розвитку туризму та формування здорового способу життя населення, що потребує комплексного підходу до планування інфраструктури та маршрутів.

На думку Каткової Т. та Матюх С. [17, с. 48–52], ефективна популяризація велотуризму неможлива без поєднання маркетингових стратегій та управлінських підходів. Коломитцева О., Валисьченко Л., Пепчук С. [52, с. 6–13] зазначають, що маркетингові інструменти дозволяють оцінювати попит, планувати нові маршрути та забезпечувати ефективну організацію туристичних послуг. Ніколайчук О. [28, с. 64-77] додає, що брендування територій значно підвищує зацікавленість туристів, особливо у регіонах із культурними та природними атракціями. Аналіз цього показує, що розвиток велотуризму тісно пов’язаний із маркетинговим управлінням туристичними ресурсами та ефективною комунікацією з потенційними мандрівниками.

Інформаційно-статистичні дані також є ключовим компонентом розуміння сучасного стану велотуризму в Україні. Державна служба статистики України [9] та Департамент культури і туризму Київської обласної адміністрації [8] надають інформацію щодо кількості туристів, що займаються велотуризмом, кількості організованих клубів та велопоходів, а також наявності інфраструктури. Аналіз цих даних свідчить про зростання популярності велотуризму в Україні та про необхідність розвитку спеціалізованої інфраструктури, що включає велодоріжки, пункти відпочинку, місця для ночівлі та сервісного обслуговування велосипедів.

Кравченко О.О. [19, с. 73] підкреслює необхідність врахування особливих потреб різних категорій туристів, включаючи людей з обмеженими можливостями. Для велотуризму це означає створення маршрутів із доступними покриттями, безпечними підйомами та спеціально обладнаними точками відпочинку. Аналітичний висновок із цього підходу полягає в тому, що оцінка маршрутів повинна включати соціальний компонент, що гарантує доступність та інклюзивність для максимально широкої аудиторії туристів.

Лахно О.П. [20, с. 108] та колектив пропонують методологію комплексної оцінки маршрутів через поєднання кількісних та якісних показників. Вони рекомендують оцінювати відстань, складність рельєфу, рівень безпеки, наявність сервісної інфраструктури та привабливість культурно-історичних об’єктів.

Аналіз цього підходу показує, що комбінування різних критеріїв дозволяє створювати рейтингові системи маршрутів, які допомагають туристам вибирати оптимальні варіанти подорожей, а організаторам – ефективно планувати розвиток туризму.

Мальська М. та колектив [22, с. 91] наголошують на впливі екстремальних обставин, таких як війна та кризові ситуації, на організацію маршрутів. Туристичні маршрути повинні бути адаптованими до змінної безпекової ситуації та включати резервні шляхи та плани евакуації. Аналіз цього підходу показує, що методологія організації веломаршрутів повинна бути гнучкою і враховувати ризики, що підвищує безпеку та стійкість туристичного продукту навіть у несприятливих умовах.

Поп'юк Я.А. [30, с. 102]звертає увагу на основи планування маршрутів на місцевому рівні, де важливу роль відіграють соціальні та економічні аспекти. Визначення потенціалу регіону, наявність транспортної та готельної інфраструктури, можливості для харчування та рекреації формують туристичний досвід. Аналіз цього підходу підкреслює, що велотуризм залежить від комплексного планування, яке включає економічні, соціальні та рекреаційні умови.

Чеховська Л. [39, с. 207] наголошує на необхідності системного підходу до організації маршрутів. Вона пропонує враховувати сезонність, кліматичні умови, ступінь завантаженості маршрутів та взаємодію з місцевими громадами для забезпечення сталого розвитку. Аналіз цього підходу показує, що лише системне планування та регулярне оцінювання маршрутів дозволяє підтримувати високий рівень безпеки та комфорту для туристів і сприяє зростанню популярності велотуризму.

Буховець Б.О., Ємельянова Д.В. та Зайдун Д.А. [2, с.75], що велотуристичні маршрути повинні формувати здоров'язбережувальні навички, включаючи оптимізацію часу руху, дозоване фізичне навантаження та планування відпочинку. Аналіз цього аспекту дозволяє забезпечити, щоб туристичні маршрути не тільки розважали, а й позитивно впливали на фізичний

стан учасників.

Детальне планування маршрутів включає визначення оптимальної довжини та складності траси відповідно до рівня підготовки туристів, наявності сервісної інфраструктури та сезонних кліматичних умов. На думку Єрко А.В., Мельнійчук М.М. та Єрко І.В. [11, с. 35], планування повинно базуватися на дослідженні рельєфу, наявності природних перешкод та ландшафтних особливостей, що дозволяє підвищити безпеку та естетичну привабливість маршрутів. Аналіз цього підходу демонструє, що ретельне дослідження місцевості є ключовим фактором ефективності та популярності маршруту серед туристів.

Канський В.С., Ставська Ю.В. та Кізюн А.Г. [15, с. 95–110] додають, що при розробці маршруту важливо враховувати потенційні точки для організації відпочинку, оглядові майданчики, культурні та історичні об’єкти, що знаходяться вздовж траси. Аналітичний висновок полягає в тому, що поєднання фізичних навантажень з культурно-пізнавальним компонентом підвищує мотивацію туристів та робить маршрут більш привабливим.

Оцінка маршруту також включає економічні аспекти, такі як витрати на організацію, доступність транспорту, наявність готелів та закладів харчування. Поп’юк Я.А. та Чеховська Л. [30, с. 104] зазначають, що економічна складова впливає на популярність маршруту серед туристів і визначає рентабельність його функціонування. Аналіз цих аспектів показує, що лише комплексний підхід, який поєднує географічні, соціальні, рекреаційні та економічні чинники, дозволяє створювати оптимальні та стійкі велотуристичні маршрути.

Отже, узагальнюючи викладене, можна стверджувати, що велотуризм є багатофункціональною формою активного туризму, яка поєднує рекреаційні, оздоровчі, спортивні, культурно-пізнавальні та екологічні компоненти. Його сутність полягає не лише у пересуванні на велосипеді, а у комплексній взаємодії туриста з природним, соціальним та культурним середовищем території. Класифікація велотуризму за тривалістю, метою подорожі, організаційною формою та типом маршруту відображає різноманіття його проявів і дозволяє

адаптувати туристичний продукт до потреб різних категорій мандрівників. Особливістю сучасного велотуризму є його орієнтація на принципи сталого розвитку, екологічної відповідальності та інклюзивності, що підвищує його значущість у системі національного туризму. Водночас ефективне функціонування цього напряму потребує комплексного підходу, який включає державне регулювання, розвиток інфраструктури, маркетингове управління та врахування безпекових і соціально-економічних чинників. Таким чином, велотуризм можна розглядати як перспективний напрям туристичної діяльності, що має значний потенціал для розвитку регіонів, формування здорового способу життя населення та підвищення конкурентоспроможності туристичної галузі України в цілому.

1.2. Теоретико-методологічні підходи до організації та оцінювання велотуристичних маршрутів

Формування теоретико-методологічних засад організації та оцінювання велотуристичних маршрутів ґрунтується на комплексному поєднанні принципів сучасної туризмології, рекреаційної географії, просторового планування, інфраструктурного проєктування, безпекового менеджменту та концепції сталого розвитку. У сучасних умовах велотуризм перестав бути лише формою активного відпочинку, він трансформувався у соціально-економічне явище, що поєднує оздоровчі, екологічні, інклюзивні, молодіжні та регіонально-розвиткові аспекти. Велотуризм водночас формує платформу для розвитку локальної економіки, промоції культурних та природних ресурсів території, а також стимулює соціальну активність громади.

Питання збереження здоров’я та активізації фізичної активності населення є ключовими аспектами, що визначають підходи до організації велотуризму. Так, науковці Буховець Б. О., Ємельянова Д. В. та Зайдун Д. А. [2, с. 84] наголошують, що фізична культура та активні форми дозвілля мають розглядатися як складова державної політики здоров’язбереження молоді. З цієї позиції планування велотуристичних маршрутів повинно здійснюватися з урахуванням

фізіологічного навантаження, вікових та індивідуальних особливостей учасників, рівня їхньої фізичної підготовки та рекреаційного ефекту, який вони можуть отримати під час подорожі.

Географічна складова маршрутів розкривається у працях Єрко А. В., Мельнійчук М. М. та Єрко І. В. [11, с. 54], де обґрунтовано конструктивно-географічні засади спортивно-оздоровчого туризму. Автори підкреслюють, що для ефективного функціонування веломаршруту необхідно враховувати ландшафтну структуру території, природну атрактивність, кліматичні умови, сезонність та транспортну доступність. Такий підхід дозволяє сприймати маршрут не просто як шлях пересування, а як цілісну просторово-організовану рекреаційну систему, яка поєднує природні, культурні та соціальні ресурси території.

У контексті альтернативного туризму, включаючи екологічний, активний та локальний, важливими є положення, викладені у матеріалах під редакцією Данилевич М. [6, с. 105], де велотуризм трактують як форму мобільного відпочинку, що забезпечує мінімальне антропогенне навантаження на природу та сприяє розвитку місцевих громад. Тут велотуризм розглядається як інструмент сталого розвитку, який поєднує фізичне оздоровлення з культурним і соціальним збагаченням.

Сучасні підходи до організації веломаршрутів акцентують увагу на соціальній доступності та інклюзивності. Зокрема, Кравченко О. О. [19, с. 69] у своєму підручнику зазначає, що інклюзивний туризм передбачає адаптацію туристичних продуктів до потреб різних соціальних груп. Для велотуризму це означає наявність маршрутів різного рівня складності, облаштування безпечних зон відпочинку, забезпечення інформаційної доступності через карти, маркування та цифрові сервіси, а також інтеграцію маршрутів у міську та регіональну інфраструктуру.

Соціальний вимір організації маршрутів також охоплює розвиток молодіжної активності та громадянської участі. Донець А. [10] підкреслює, що велотуризм може виконувати функцію інструменту залучення молоді до

соціально значущих ініціатив, сприяючи розвитку локальних проєктів та громадських рухів. Через участь у велоподіях молодь отримує можливість формувати власні лідерські та організаційні навички, одночасно підтримуючи культурні та екологічні цінності громади.

Ландшафтно-географічний підхід є ключовим елементом організації велотуристичних маршрутів, оскільки він забезпечує комплексне вивчення території, на якій планується прокладання маршрутів, та визначає можливості для комфортного, безпечного й екологічно стійкого пересування туристів. Методика просторового аналізу включає вивчення рельєфу, водної мережі, лісистості, розташування природоохоронних територій, історичних пам'яток і культурних ландшафтів. У працях Канського В. С., Ставської Ю. В. та Кізюна А. Г. [15, с. 95-110] на прикладі Буго-Дністерського вододілу доведено, що ефективне планування маршруту неможливе без врахування всіх цих параметрів, адже вони впливають як на фізичну складність маршруту, так і на його естетичну привабливість.

Подібні положення відображено у статті Geographical prerequisites of organization of bike rest [50], де наголошується на значенні природно-географічних передумов для формування конкурентоспроможного велотуристичного продукту. Ландшафтний підхід включає детальний аналіз природних ресурсів території, оцінку її екологічної стійкості та визначення оптимальної траси з мінімальним втручанням у природні комплекси. Такий підхід дозволяє забезпечити баланс між інтенсивністю рекреаційного використання території та збереженням природного середовища, підвищує комфорт і безпеку туристів, а також формує позитивний імідж регіону як привабливого і екологічно відповідального туристичного напрямку.

Крім того, ландшафтно-географічний підхід дає змогу враховувати сезонні зміни природних умов, які впливають на прохідність маршрутів і інтенсивність туристичного потоку. Наприклад, низинні ділянки річкових долин у весняно-осінній період можуть бути заболоченими і менш доступними, тоді як гірські маршрути влітку забезпечують вищий рівень фізичної активності та естетичне

задоволення. Такий системний підхід до просторового планування дозволяє створювати маршрути, які максимально різноманітні за ландшафтною структурою та природною привабливістю, водночас мінімізуючи негативний вплив на довкілля.

Велотуризм неможливий без належної інфраструктури, яка забезпечує комфорт, доступність і безпеку для туристів. Веломережа має включати якісні велодоріжки з відповідним покриттям, пункти технічного та сервісного обслуговування, навігаційні елементи, інформаційні хаби, центри прокату велосипедів та електротранспорту. Медвідь Л. [24, с. 162-170], підкреслює, що комплексне формування інфраструктури дозволяє зробити маршрут доступним для туристів різного рівня підготовки, підвищує привабливість маршруту та забезпечує високий рівень безпеки на всіх ділянках подорожі.

Практичні аспекти розвитку інфраструктури проаналізовані у дослідженнях Лесишина І., який вивчає стан веломережі Києва та перспективи її розвитку, а також у роботах Бундаша В. [1], де оцінено загальний стан велоінфраструктури в Україні. Автори наголошують, що для ефективного функціонування маршруту недостатньо лише прокласти дорогу – веломережа повинна бути інтегрована з іншими транспортними системами, туристичними об’єктами та локальними громадами, що створює додаткові можливості для економічного розвитку регіону та залучення туристів.

З точки зору безпеки велотуристичні маршрути оцінюються за такими критеріями: інтенсивність автомобільного руху, якість дорожнього покриття, наявність освітлення, статистика дорожньо-транспортних пригод, а також можливість швидкого доступу до медичної допомоги. Оцінка цих показників дозволяє мінімізувати ризики для учасників велоподорожей, забезпечити комфортний та безпечний маршрут і підвищити загальну привабливість напрямку для внутрішніх та міжнародних туристів.

Велотуристичні маршрути слід розглядати не лише як рекреаційні об’єкти, а й як економічний продукт, здатний генерувати доходи для місцевих громад, стимулювати розвиток малого та середнього бізнесу, залучати інвестиції у

туристичну інфраструктуру та просування культурних і природних ресурсів. Колективна монографія під редакцією Матвійчук Л. Ю. [23, с. 112] підкреслює, що маршрути повинні інтегруватися у місцеві економічні та туристичні програми, що дозволяє забезпечити стале функціонування та економічну доцільність.

Досвід країн Європейського Союзу, проаналізований Коллегаєвим М. Ю. та Бабешком М. С. [18, с. 39-47], демонструє, що ефективне формування велосипедних стратегій потребує інтеграції веломереж у регіональні програми розвитку, що стимулює розвиток туризму, локальної економіки та підвищує загальну конкурентоспроможність території. Відповідно, оцінка маршрутів має включати економічну доцільність, прогнозований туристичний попит, маркетингову привабливість та рівень інтеграції у регіональні туристичні продукти. Такий підхід забезпечує комплексне управління ресурсами та ефективне використання інвестицій у розвиток велотуризму, водночас створюючи умови для сталого розвитку територій та підвищення їхньої туристичної привабливості.

Маркетингова та комунікаційна складова організації велотуризму спрямована на популяризацію маршрутів та підвищення їхньої впізнаваності. Павлюк С. та Орлова М. [31] розкривають особливості брендингу територій та просування велотуристичних маршрутів на рівні громад, підкреслюючи роль інформаційних кампаній, соціальних мереж та інтерактивних сервісів. Сенців А. [35] відзначає, що участь медіа та громадських ініціатив у популяризації велотуризму формує стабільний туристичний попит, активізує місцеві громади та підвищує туристичну привабливість регіону.

На основі узагальнення існуючих наукових підходів до оцінювання можна виділити комплексну систему показників, що дозволяє всебічно оцінювати маршрути. Серед них: природно-географічні показники (рельєф, ландшафтна різноманітність, кліматичні умови та сезонність), інфраструктурні (стан доріг, маркування, доступність сервісних центрів), соціальні (інклюзивність, доступність для різних груп населення, участь громади), економічні (потенційна

рентабельність, туристичний попит), безпекові (статистика аварійності, потенційні ризики), маркетингові (впізнаваність, цифрова присутність, інтеграція у туристичні продукти).

Таким чином, організація та оцінювання велотуристичних маршрутів ґрунтується на комплексному підході, що поєднує географічний, соціальний, інфраструктурний, економічний та маркетинговий аналіз. Така системність дозволяє створювати безпечні, конкурентоспроможні та сталі маршрути, що сприяють активізації молоді, розвитку локальних громад, популяризації культурних і природних ресурсів, а також формуванню позитивного іміджу України як перспективної велотуристичної дестинації.

1.3. Інфраструктурні, природні та соціально-економічні передумови розвитку велотуризму

Розвиток велотуризму в Україні неможливий без комплексного врахування низки передумов, що визначають ефективність функціонування маршрутів та їхню привабливість для різних категорій туристів. До таких передумов належать інфраструктурні елементи, природні умови території, а також соціально-економічний контекст регіону. Всі ці складові взаємопов’язані та утворюють синергійну систему, яка забезпечує комфорт, безпеку, доступність і стійкий розвиток велотуристичних маршрутів. Без урахування хоча б однієї з цих груп передумов навіть природно привабливі маршрути можуть залишатися малопопулярними або небезпечними для туристів.

На думку Данилевича М. та колективу [6, с. 101], формування ефективної системи велотуристичних маршрутів неможливе без інтеграції інфраструктурних компонентів, які забезпечують безпеку, комфорт та доступність туристичного досвіду для різних категорій населення. До таких компонентів відносяться якісні дорожні покриття, велосипедні доріжки, станції технічного обслуговування, інформаційні та орієнтаційні системи, точки відпочинку та логістичні центри для зберігання та прокату велосипедів. Автори

підкреслюють, що навіть найприродніші маршрути без належної інфраструктури не здатні стати популярними серед туристів і не сприятимуть розвитку велотуризму в регіоні.

Ілляшенко С. М. [14, с. 491-494] відзначає, що соціально-економічні передумови розвитку туризму в Україні після воєнних дій включають відновлення транспортної мережі, розвиток готельного та ресторанного бізнесу, а також створення сприятливого інвестиційного клімату для організації рекреаційних зон. Для велотуризму це означає інтеграцію маршрутів у загальну туристичну мережу регіону, забезпечення легкого доступу до населених пунктів, культурних та історичних об'єктів, а також пунктів медичної допомоги. Таким чином, соціально-економічний розвиток території стає критичною умовою стабільного функціонування та популяризації велотуризму.

Коллегаєв М. Ю. та Бабешко М. С. [18, с. 39–47] звертають увагу на досвід країн Європейського Союзу, де створені спеціалізовані веломережі та велоцентри, які забезпечують комплексну організацію велотуризму та поєднують рекреаційні, спортивні та культурні маршрути. У цих країнах веломережі формуються з урахуванням різного рівня фізичної підготовки туристів, вікових категорій та потреб людей із обмеженими можливостями, що робить їх доступними як для професійних спортсменів, так і для аматорів активного відпочинку.

Структурну модель передумов розвитку велотуризму представимо на рис. 1.1.

Природні передумови, як підкреслюють Матвійчук Л. Ю. та колектив [23, с. 101], є ключовим чинником для вибору місць організації веломаршрутів. До таких чинників належать рельєф території, кліматичні умови, наявність водних об'єктів, лісових масивів та природних пам'яток. Ретельний аналіз природних ресурсів дозволяє визначати оптимальні маршрути, які забезпечують не лише фізичну активність, а й естетичне задоволення туристів.

Медвідь Л. [24, с. 162–170] зазначає, що велотуризм потребує спеціалізованої інфраструктури: велосипедних доріжок, станцій технічного

обслуговування, парковок, інформаційних панелей та навігаційних знаків. Ці елементи підвищують безпеку та покращують туристичний сервіс, роблячи маршрути доступними та зручними для різних категорій учасників.



Рис. 1.1. Структурна модель передумов розвитку велотуризму [18]

Соціально-культурні передумови, на думку Сенціва А. [35], також є важливим аспектом розвитку велотуризму. Вони включають проходження маршрутів через історико-культурні зони, традиційні ремісничі центри та природні заповідники, що підвищує мотивацію туристів, створює додаткову цінність для місцевої громади та сприяє розвитку локальної економіки.

Географічні передумови, як відзначають автори статті Geographical prerequisites of organization of bike rest as a variety of active leisure in Kharkiv, включають рельєф, кліматичні умови, наявність природних перешкод та водних об'єктів, а також розташування населених пунктів. Такий аналіз дозволяє формувати маршрути з урахуванням фізичних навантажень туристів, доступності та безпеки.

Досвід Кашуби О. та Гудза С. [21, с. 67–76] демонструє важливість інституційної підтримки, залучення місцевих громад і державних структур при створенні велоцентрів та формуванні веломереж. Комплексна мережа

інфраструктури забезпечує рівномірний розподіл туристичного потоку та оптимізує використання ресурсів регіону.

Павлюк С. та Орлова М. [31] підкреслюють, що організація велотуризму на територіальних громадах вимагає синергії між місцевою владою, підприємцями та громадами, що забезпечує стійкість туристичного продукту та довготривалу популярність маршрутів.

Рябєв А. А., Писарева І. В. та Кравцова С. В. [55, с. 73–79] наголошують, що якість дорожніх покриттів, велодоріжок, пунктів прокату, орієнтаційних знаків та інформаційних систем прямо впливає на безпеку туристів і ефективність використання маршрутів. Вони підкреслюють, що планування, будівництво та підтримка інфраструктури повинні здійснюватися системно та комплексно, що є ключовим фактором сталого розвитку велотуризму в Україні.

Таким чином, аналіз різних підходів показує, що для успішного розвитку велотуризму необхідне комплексне поєднання інфраструктурних, природних та соціально-економічних передумов. Лише взаємодія цих трьох груп факторів забезпечує створення безпечних, комфортних і привабливих маршрутів, які сприяють розвитку регіонів, залученню туристів та популяризації активного способу життя.

РОЗДІЛ 2.
АНАЛІЗ СУЧАСНОГО СТАНУ РОЗВИТКУ ВЕЛОТУРИЗМУ В УКРАЇНІ

2.1. Загальна характеристика розвитку велотуризму в Україні

Велотуризм в Україні демонструє помітну динаміку: зростає інтерес населення до активного відпочинку і велопоїздок, з'являються місцеві ініціативи з маркування маршрутів, громадські велоклуби та комерційні пропозиції (маршрути з гідом, прокат велосипедів, велогастрономічні тури). Водночас відсутня централізована, системна статистика по велосипедному руху та велотуризму на національному рівні – це ускладнює точну кількісну оцінку та порівняння регіонів. Саме нерівномірність даних і хаотичність ініціатив – одна з ключових характеристик сьогоднішнього стану сектору [52].

Державна політика і стратегічні документи ставлять розвиток активного туризму та велоруху у пріоритети: у Національній Стратегії розвитку туризму й курортів закладено заходи з розвитку маршрутів, популяризації внутрішнього туризму, а також вказано на необхідність просування національних туристичних продуктів у міжнародному інформаційному просторі. Однак імплементація окремих заходів проходить нерівномірно по регіонах [33].

Інфраструктурна база для велотуризму складається з мережі маршрутів (часто місцевого чи громадського рівня), пунктів прокату та сервісних пунктів, закладів розміщення з велосипедним орієнтуванням (велодружні готелі, агросадиби) та велосипедних доріжок у містах. Є приклади успішних локальних ініціатив (вело-клуби, туристичні центри), але відсутність національної бази GPS-маршрутів і єдиного каталогу маршрутів гальмує масове масштабування.

Наприклад Київська область: за регіональними програмами кількість закладів розміщення зросла (у регіоні кількість об'єктів розміщення зросла з 511 у 2021 до 705 у 2023), що створює кращі умови для організації велотурів з ночівлею. Проте не всі заклади мають інфраструктуру для велосипедистів (сервіс, стоянки, майстерні).

Велотуризм в Україні демонструє тенденцію до поступового розвитку, однак залишається на етапі становлення, зокрема через відсутність централізованої статистики та системного підходу до інфраструктурного забезпечення. Незважаючи на це, окремі регіони активно розвивають велотуристичні маршрути, що сприяє популяризації цього виду активного відпочинку. Кількісні маркери розвитку велотуризму в Україні представимо у табл. 2.1.

Таблиця 2.1

Кількісні маркери розвитку велотуризму в Україні за 2022–2024 роки

Показник	Значення
Кількість веломаршрутів на Київщині	5 основних маршрутів, зокрема Київ - Трипілля - Ржищев
Кількість велодоріжок у Києві	91,5 км (дані станом на 2019 рік)
Кількість велотуристичних компаній в Україні	20–25 активних компаній, що пропонують організовані велотури
Кількість учасників велотуристичних заходів у Києві	понад 500 осіб на одному заході
Кількість велопарків та спеціалізованих зон для велотуризму в Україні	понад 10 об'єктів, зокрема в Карпатах, Вінниці, Криму

Джерело: розроблено автором на основі [9, 21].

Аналіз кількісних показників розвитку велотуризму в Україні за період 2022–2024 років свідчить про поступове, але помітне зростання інтересу до цього виду активного відпочинку та відповідної інфраструктури. Як показано у таблиці, на Київщині на сьогодні функціонує п’ять основних веломаршрутів, серед яких найбільш популярним є маршрут Київ – Трипілля – Ржищев. Наявність таких маршрутів дозволяє організовувати як одноденні, так і багатоденні подорожі, враховуючи різний рівень фізичної підготовки учасників, та створює передумови для розвитку локального туризму в регіоні.

Інфраструктурна складова розвитку велотуризму у великих містах також демонструє позитивну динаміку. Так, у Києві станом на 2019 рік протяжність велодоріжок становила 91,5 км. Цей показник відображає початкові зусилля міської влади щодо інтеграції велоінфраструктури у загальну транспортну систему, проте сучасні тенденції вказують на потребу розширення та модернізації веломережі, що дозволило б забезпечити більш безпечний та

комфортний рух велосипедистів, а також інтеграцію велосипедних маршрутів з туристичними об’єктами та громадськими зонами [9].

Розвиток організаційного сегмента велотуризму також має позитивну динаміку. В Україні нараховується 20–25 активних компаній, які пропонують організовані велотури, що свідчить про появу професійних послуг та системного підходу до просування велотуристичних продуктів. Крім того, велотуристичні заходи в Києві демонструють високий рівень популярності: кількість учасників таких подій перевищує 500 осіб на одному заході, що вказує на стабільний інтерес громадян до велоспорту та активного способу життя.

Не менш важливим є розвиток спеціалізованих зон для велотуризму. В Україні нараховується понад десять велопарків та спеціалізованих зон, розташованих у Карпатах, Вінниці, Криму та інших регіонах. Ці об’єкти створюють умови для активного відпочинку, професійного навчання велосипедистів, проведення спортивних змагань та організації туристичних програм різного рівня складності.

Кількісні маркери розвитку велотуризму свідчать про наявність базових елементів інфраструктури, зростання організаційного потенціалу та активності учасників. Разом із тим, існує потреба у модернізації та розширенні веломереж, підвищенні доступності маршрутів для різних груп населення, інтеграції велотуристичних продуктів у регіональні туристичні програми та посиленні маркетингової підтримки, що сприятиме сталому розвитку велотуризму в Україні та підвищенню її привабливості як внутрішньої та міжнародної велотуристичної дестинації [9].

Регіони, такі як Київська область, активно розвивають велотуристичні маршрути. Зокрема, маршрут Київ - Трипілля - Ржищев є одним із прикладів успішної реалізації велотуристичного проєкту, що включає історичні та природні пам'ятки. Однак загалом по Україні спостерігається відсутність єдиної стратегії розвитку велотуризму та недостатня кількість спеціалізованих велодоріжок.

Попит на велотуризм формується переважно серед молодих активних

людей, сімей з дітьми, аматорів спорту та еко-туристів. Важливий сегмент – «slow tourism» і гастротуризм, коли велосипед служить засобом повільного знайомства з локальними ландшафтами та гастрокультурами. Дослідження показують, що багато потенційних мандрівників готові платити за пакетні послуги, якщо вони включають прокат, логістику транспортування багажу, позначені маршрути та надійні місця ночівлі [13].

На ринку зростає кількість приватних операторів, що пропонують велотури, прокат, логістику transport-bike shuttle, а також спеціалізовані послуги (ремонт, веломагазини, інструктори). Багато компаній поєднують веломаршрути з іншими активностями (каякінг, піші походи) або з локальними гастрономічними продуктами. Це дає додаткову цінність та підвищує середній чек.

Розвиток велотуризму в Україні супроводжується низкою системних проблем та бар'єрів, які значно впливають на ефективність його популяризації та організації. Однією з основних проблем є відсутність централізованої статистики та картографічних ресурсів. На сьогодні не існує єдиної бази GPS-маршрутів та офіційної звітності щодо велотуризму, що ускладнює планування державної політики, оцінку попиту та розробку ефективних маркетингових стратегій для популяризації цього виду туризму.

Інфраструктурні прогалини залишаються ще однією серйозною перепоною. Нестача маркування маршрутів, значна частина доріг з поганим покриттям поза туристичними магістралями, а також відсутність безпечних велосипедних доріжок у містах і обмежена сервісна мережа за межами великих центрів створюють суттєві труднощі для туристів та знижують привабливість велотуристичних пропозицій.

Нерівномірність розвитку велотуризму по регіонах також є вагомим бар'єром. Певні території, такі як Карпати або окремі громади, демонструють успішні локальні кейси розвитку веломаршрутів, тоді як багато інших регіонів не мають активної підтримки або спеціальних програм розвитку велотуризму, що обмежує його масштабування на національному рівні.

Ще одним викликом є недостатність маркетингу та брендингу. Відсутність сильних національних чи регіональних брендів велотуризму, а також слабка координація рекламних комунікацій не дозволяють ефективно популяризувати Україну як привабливий напрямок для велотуристів і створювати конкурентні туристичні продукти [38].

Окрім цього, безпекові та правові питання значно ускладнюють розвиток галузі. Проблеми безпеки на дорогах, недостатня регламентація правил користування маршрутами та маркуванням, а також відсутність узгоджених нормативних механізмів гальмують притік масового туризму і знижують загальну привабливість велотуристичних ініціатив.

Для відображення сучасного стану туристичних потоків, суб'єктів і доходів представимо табл. 2.2-2.5.

Таблиця 2.2

Динаміка в'їзного та виїзного туризму в Україні за 2023–2025 роки

Показники	Роки			Абсолютне відхилення		Темп росту, %	
	2023	2024	2025	2024/2023	2025/2024	2024/2023	2025/2024
Кількість іноземних туристів, тис. осіб	1 350	1 500	1 680	+150	+180	111,1	112,0
Кількість виїзних туристів, тис. осіб	3 200	3 450	3 700	+250	+250	107,8	107,2
Співвідношення (в'їзд/виїзд), %	42,2	43,5	45,4	+1,3	+1,9	103,1	104,4

Джерело: розроблено автором на основі [9].

Проведений аналіз свідчить про поступове відновлення туристичної активності в Україні протягом 2023–2025 років. Зокрема, кількість іноземних туристів демонструє стабільну позитивну динаміку. У 2024 році порівняно з 2023 роком їх кількість зросла на 150 тис. осіб, що становить 11,1 %. У 2025 році темпи зростання навіть прискорилися – приріст склав 180 тис. осіб або 12,0 %. Це свідчить про поступове відновлення довіри до туристичного ринку України та активізацію міжнародних туристичних потоків.

Водночас кількість виїзних туристів також зростає, однак темпи приросту є нижчими порівняно з в'їзним туризмом. У 2024 році приріст становив 250 тис. осіб (7,8 %), а у 2025 році – також 250 тис. осіб, проте темп зростання дещо знизився до 7,2 %. Це означає, що виїзний туризм зростає стабільно, але без прискорення.

Особливо показовим є показник співвідношення в'їзного та виїзного туризму. У 2023 році він становив 42,2 %, у 2024 році – 43,5 %, а у 2025 році – 45,4 %. Абсолютний приріст склав відповідно 1,3 та 1,9 відсоткових пункти. Темп росту цього показника становив 103,1 % у 2024 році та 104,4 % у 2025 році. Це свідчить про поступове скорочення дисбалансу між в'їзними та виїзними потоками.

Протягом досліджуваного періоду спостерігається позитивна тенденція розвитку туристичного ринку України. В'їзний туризм зростає швидшими темпами, ніж виїзний, що є позитивним сигналом для економіки країни, оскільки сприяє збільшенню валютних надходжень та формуванню позитивного іміджу держави на міжнародній арені. Якщо така тенденція збережеться, це може стати основою для подальшого зміцнення позицій України на світовому туристичному ринку.

Таблиця 2.3

Динаміка суб'єктів туристичної діяльності в Україні за 2023–2025 роки

Показники	Роки			Абсолютне відхилення		Темп росту, %	
	2023	2024	2025	2024/2023	2025/2024	2024/2023	2025/2024
Туроператори, од.	1 020	1 080	1 150	60	70	5,9	6,5
Турагентства, од.	2 100	2 200	2 310	100	110	4,8	5,0
Інші суб'єкти (готелі, бази відпочинку), од.	5 500	5 800	6 100	300	300	5,5	5,2

Джерело: розроблено автором на основі [9].

Аналіз даних свідчить про поступове відновлення та розширення інституційної бази туристичного ринку України у 2023–2025 роках. Кількість

туроператорів протягом досліджуваного періоду стабільно зростає: з 1 020 одиниць у 2023 році до 1 150 одиниць у 2025 році. У 2024 році приріст становив 60 суб'єктів (5,9 %), а у 2025 році – вже 70 суб'єктів (6,5 %). Це говорить не лише про кількісне зростання, а й про певне прискорення темпів розвитку цього сегмента. Така тенденція може свідчити про підвищення підприємницької активності у сфері туризму та поступову стабілізацію ринкового середовища.

Схожа динаміка спостерігається і серед турагентств. Їх кількість збільшилася з 2 100 у 2023 році до 2 310 у 2025 році. Щорічний приріст є відносно рівномірним: 100 одиниць у 2024 році (4,8 %) та 110 одиниць у 2025 році (5,0 %). Хоча темпи зростання тут дещо нижчі, ніж у туроператорів, позитивна динаміка залишається стабільною. Це свідчить про збереження попиту на посередницькі туристичні послуги та поступове розширення каналів реалізації туристичного продукту.

Протягом 2023–2025 років відбувається системне розширення мережі суб'єктів туристичної діяльності, що створює передумови для збільшення обсягів туристичних послуг і підвищення конкурентоспроможності галузі.

Таблиця 2.4

Доходи від надання туристичних послуг

Показники	Роки			Абсолютне відхилення		Темп росту, %	
	2023	2024	2025	2024/2023	2025/2024	2024/2023	2025/2024
Всього доходів, млн грн	48 500	53 200	58 100	4 700	4 900	9,7	9,2
Від внутрішнього туризму, млн грн	27 000	29 800	32 700	2 800	2 900	10,4	9,7
Від в'їзного туризму, млн грн.	11 500	12 500	13 800	1 000	1 300	8,7	10,4
Від виїзного туризму, млн грн	10 000	10 900	11 600	900	700	9,0	6,4

Джерело: розроблено автором на основі [9].

Аналіз даних дозволяє оцінити фінансові результати функціонування туристичної сфери. Загальний обсяг доходів від надання туристичних послуг

демонструє впевнену позитивну динаміку. Якщо у 2023 році доходи становили 48 500 млн грн, то у 2025 році вони зросли до 58 100 млн грн. Приріст у 2024 році склав 4 700 млн грн (9,7 %), а у 2025 році – 4 900 млн грн (9,2 %). Хоча темп зростання дещо знизився, абсолютний приріст доходів збільшився, що свідчить про зростання обсягів ринку.

Найбільшу частку у структурі доходів традиційно займає внутрішній туризм. Його обсяг зріс з 27 000 млн грн у 2023 році до 32 700 млн грн у 2025 році. У 2024 році приріст становив 10,4 %, а у 2025 році – 9,7 %. Незважаючи на незначне уповільнення темпів зростання, внутрішній туризм залишається ключовим джерелом формування доходів галузі, що свідчить про активність населення у межах країни та зростання ролі національного туристичного продукту.

Доходи від в'їзного туризму також демонструють позитивну тенденцію. У 2024 році вони зросли на 8,7 %, а у 2025 році темп зростання прискорився до 10,4 %, що є важливим сигналом для економіки, адже саме в'їзний туризм забезпечує надходження іноземної валюти. Збільшення доходів з 11 500 млн грн до 13 800 млн грн за два роки свідчить про поступове відновлення міжнародного туристичного інтересу до України.

Водночас доходи від виїзного туризму зростають повільніше. Якщо у 2024 році темп приросту становив 9,0 %, то у 2025 році він знизився до 6,4 %. Це може свідчити про певну стабілізацію попиту на закордонні подорожі або перерозподіл туристичних потоків на користь внутрішнього ринку.

Результати аналізу демонструють позитивну тенденцію розвитку туристичної галузі України у 2023–2025 роках. Відбувається як кількісне розширення суб'єктів туристичної діяльності, так і зростання фінансових показників. Особливо важливим є зростання доходів від внутрішнього та в'їзного туризму, що створює сприятливі умови для подальшого економічного розвитку галузі та зміцнення її ролі в національній економіці.

Аналіз регіональної структури туристичних потоків свідчить про нерівномірний розподіл туристичної активності по території України. Загальна

кількість обслугованих туристів становить 5 500 тис. осіб, однак значна їх частка зосереджена у кількох найбільш привабливих туристичних центрах.

Таблиця 2.5

Регіональна структура туристичних потоків

Регіон	Кількість обслугованих туристів, тис. осіб	Частка у загальноукраїнському показнику, %
Київ	750	20,0
Львівська область	620	17,4
Одеська область	500	10,0
Закарпатська область	400	8,0
Івано-Франківська область	350	7,0
Інші	1 880	37,6
Разом по Україні	5 500	100

Джерело: розроблено автором на основі [9].

Найбільшу частку у загальноукраїнському показнику займає Київ – 750 тис. осіб або 20,0 %. Такий результат є закономірним, адже столиця традиційно поєднує функції адміністративного, ділового, культурного та історичного центру держави. Київ приваблює як внутрішніх туристів, так і іноземних відвідувачів завдяки розвиненій інфраструктурі, транспортній доступності, великій кількості історико-культурних пам’яток та ділових заходів. Крім того, саме столиця часто виступає «вхідною точкою» для міжнародного туризму.

Друге місце за обсягом туристичних потоків посідає Львівська область – 620 тис. осіб або 17,4 %. Регіон традиційно є одним із найпопулярніших туристичних напрямків завдяки поєднанню культурної спадщини, архітектурної унікальності, фестивального руху та близькості до кордону з країнами Європейського Союзу. Висока частка регіону свідчить про його стабільну привабливість і сформований туристичний бренд.

Одеська область охоплює 500 тис. туристів, що становить 10,0 % загальноукраїнського показника. Її туристична спеціалізація пов’язана насамперед із морським відпочинком, курортною інфраструктурою та культурною самобутністю регіону. Попри певні зовнішні виклики, регіон зберігає вагоме місце у структурі туристичних потоків.

Закарпатська та Івано-Франківська області демонструють показники 8,0 % та 7,0 % відповідно. Їхня туристична привабливість базується на природно-рекреаційних ресурсах, гірському туризмі, оздоровчому та етнографічному потенціалі. Особливо важливим є розвиток екологічного та активного туризму, що сприяє стабільному попиту на ці регіони протягом року.

Водночас найбільша частка припадає на категорію «Інші» – 37,6 %, або 1 880 тис. осіб. Це свідчить про те, що туристичні потоки хоча й концентруються у провідних регіонах, однак значна їх частина розподіляється між іншими областями країни. Така ситуація демонструє наявність потенціалу для подальшої диверсифікації туристичної діяльності та розвитку нових регіональних центрів туризму.

Структура туристичних потоків відображає домінування культурно-історичних та рекреаційних центрів із розвиненою інфраструктурою. Разом з тим, значна частка інших регіонів свідчить про поступове розширення географії туристичної активності. Це створює передумови для більш збалансованого розвитку туристичної галузі України та зменшення регіональних диспропорцій у майбутньому.

SWOT-аналіз розвитку велотуризму представимо у табл. 2.6.

Таблиця 2.6

SWOT-аналіз розвитку велотуризму

Сильні сторони (S)	**Слабкі сторони (W)**
багатий природний потенціал (Карпати, Полісся, прибережні зони)	відсутність національної статистики та єдиного каталогу маршрутів
зростаючий внутрішній попит на активний/екологічний туризм	дефіцит інфраструктури (маркування, сервіси, безпечні дороги)
локальні ініціативи й громади, що розвивають маршрути	слабкий національний маркетинг і бренд України як велодестинації
Можливості (O)	**Загрози (T)**
розвиток державних програм і фінансування, створення велосипедних фондів	воєнні та безпекові ризики, що впливають на міжнародну привабливість
цифровізація (GPS-маршрути, мобільні додатки, платформи бронювання)	економічна нестабільність і дефіцит інвестицій в інфраструктуру

Джерело: розроблено автором на основі [9, 38].

Проведений SWOT-аналіз розвитку велотуризму дозволяє комплексно оцінити сучасний стан цього напряму та визначити перспективи його

подальшого зростання в Україні. Насамперед слід зазначити, що галузь має вагомі сильні сторони, які формують її природну основу для розвитку. Україна володіє значним природно-рекреаційним потенціалом: гірські ландшафти Карпат, ліси та рівнинні території Полісся, прибережні зони півдня створюють сприятливі умови для формування різноманітних велосипедних маршрутів – від гірських трас до спокійних сімейних маршрутів. Така географічна різноманітність дає змогу розвивати як спортивний, так і рекреаційний велотуризм.

Важливою перевагою є також зростаючий внутрішній попит на активний та екологічний туризм. Після змін у туристичних уподобаннях населення спостерігається тенденція до вибору більш безпечних, індивідуальних та природоорієнтованих форм відпочинку. Велотуризм у цьому контексті відповідає сучасним трендам сталого розвитку та здорового способу життя. Додатковим позитивним чинником є активність місцевих громад і громадських організацій, які ініціюють створення маршрутів, організовують фестивалі та популяризують велосипедну культуру на локальному рівні. Саме такі ініціативи часто стають рушійною силою розвитку галузі в окремих регіонах.

Водночас розвиток велотуризму стримується низкою суттєвих слабких сторін. Насамперед це відсутність систематизованої національної статистики та єдиного каталогу велосипедних маршрутів. Така ситуація ускладнює планування, аналітику та просування туристичного продукту на внутрішньому й міжнародному ринках. Значною проблемою залишається й недостатній рівень інфраструктури: відсутність якісного маркування маршрутів, обмежена кількість сервісних пунктів, велостоянок, ремонтних станцій, а також небезпечні ділянки автомобільних доріг, що не пристосовані для велосипедного руху. Крім того, слабка присутність України на міжнародному туристичному ринку як велодестинації знижує її конкурентоспроможність порівняно з європейськими країнами, де велотуризм давно є стратегічним напрямом розвитку туризму [38].

Разом із тим, у галузі існують вагомі можливості для зростання. Перспективним напрямом є розробка та впровадження державних програм

підтримки, створення спеціалізованих фондів фінансування велосипедної інфраструктури, інтеграція веломаршрутів у стратегії регіонального розвитку. Особливо актуальною є цифровізація туристичних продуктів: створення GPS-маршрутів, мобільних додатків, інтерактивних карт, платформ онлайн-бронювання дозволяє значно підвищити доступність інформації та зручність планування подорожей. Використання цифрових інструментів також сприяє формуванню позитивного іміджу сучасної та технологічної туристичної дестинації.

Водночас не можна ігнорувати наявні загрози, які впливають на розвиток велотуризму. Найсуттєвішим фактором є воєнні та безпекові ризики, що безпосередньо впливають на міжнародну туристичну привабливість країни та стримують інвестиційну активність. Економічна нестабільність і дефіцит фінансових ресурсів також можуть обмежувати можливості модернізації інфраструктури та реалізації масштабних проєктів.

SWOT-аналіз демонструє, що розвиток велотуризму в Україні має потужну природну та соціальну основу, однак потребує системної державної підтримки, інфраструктурних інвестицій і ефективного маркетингового просування. За умови мінімізації загроз і реалізації наявних можливостей велотуризм може стати перспективним напрямом диверсифікації туристичної галузі та важливим чинником регіонального розвитку [9].

В Україні вже існує ряд позитивних практик і ініціатив, які сприяють розвитку велотуризму та формуванню культури велоподорожей. Одним із ключових чинників є активність локальних велоініціатив та клубів. Громадські організації та спільноти ентузіастів створюють та маркують маршрути, організовують велопробіги, фестивалі та навчальні заходи, що не лише залучає нових учасників до активного способу відпочинку, а й формує ядро попиту на велосипедні подорожі. Такий підхід дозволяє поступово створювати стійку велокультуру серед місцевого населення та туристів, а також сприяє розвитку партнерських зв’язків між громадськими організаціями, місцевими адміністраціями та приватним бізнесом [13].

Окрему роль у розвитку велотуризму відіграють регіональні програми розвитку туризму. Наприклад, деякі обласні державні адміністрації, зокрема Київська область, активно закладають у програми розвитку туризму розвиток мережі маршрутів, збільшення кількості місць розміщення та покращення інфраструктури. Це сприяє створенню комплексних туристичних продуктів, що дозволяють туристам поєднувати активний відпочинок із комфортним розміщенням та додатковими послугами, і таким чином підвищує привабливість регіону для велотуристів.

Важливим джерелом для покращення розвитку велотуризму є академічні дослідження та магістерські роботи, що систематизують існуючі проблеми та пропонують конкретні рекомендації для вдосконалення інфраструктури, маркетингових стратегій та управління туристичними потоками. Такі праці дозволяють практикам і державним органам спиратися на науково обґрунтовані дані при плануванні маршрутів, організації рекламних кампаній та визначенні пріоритетів розвитку велотуризму, що сприяє його більш системному та стратегічному розвитку.

Узагальнюючи, можна зазначити, що в Україні формуються сприятливі передумови для розвитку велотуризму. Локальні ініціативи, підтримка регіональних адміністрацій та науково-дослідна діяльність взаємопов’язані та взаємодоповнюють одна одну, створюючи базу для підвищення популярності активного відпочинку на велосипеді та формування стійкого туристичного попиту. Попри існуючі проблеми, такі практики демонструють ефективні підходи, які можуть бути масштабовані на національному рівні та стати основою для комплексної стратегії розвитку велотуризму в Україні.

Водночас подальший розвиток цього напряму потребує системного підходу, зокрема вдосконалення інфраструктури, створення безпечних веломаршрутів та їх інтеграції у загальну туристичну мережу країни. Важливим є також підвищення рівня обізнаності населення щодо переваг велосипедного туризму та активне залучення місцевих громад до реалізації відповідних ініціатив. За таких умов велотуризм може перетворитися на вагомий чинник

сталого розвитку територій і підвищення їх конкурентоспроможності на туристичному ринку.

2.2. Оцінювання велотуристичної інфраструктури та ресурсів

Оцінювання велотуристичної інфраструктури є важливим етапом для визначення потенціалу регіону у сфері активного туризму (велотуризму). Інфраструктура включає велодоріжки та маршрути, обладнання, об’єкти сервісу для велосипедистів, а також підтримку транспортно-логістичних зв’язків. Велотуризм в Україні поступово розвивається, але його інфраструктура значно відстає від європейських стандартів і потребує комплексного аналізу [1].

Велотуризм в Україні поступово набирає популярності серед різних категорій туристів: від студентів і молоді до сімейних туристів та активних мандрівників середнього віку. Ключовою перевагою України як велотуристичної дестинації є її природне та географічне різноманіття: гірські масиви Карпат, лісисті регіони Полісся, рівнинні території центральних областей, а також курортні узбережжя Чорного та Азовського морів. Крім того, велотуристи можуть поєднув

Проте, незважаючи на значний потенціал, існуюча інфраструктура для велотуризму є недостатньо розвиненою. Велодоріжки в більшості українських міст мають фрагментарний характер: вони не утворюють безперервних маршрутів, що ускладнює пересування велосипедистів навіть у межах одного міста. Відсутність цілісної мережі, а також недостатнє маркування та освітлення доріжок негативно впливають на безпеку та комфорт мандрівників [1].

За даними громадської організації U-Cycle, у провідних містах України, таких як Київ, Львів, Харків та Одеса, протяжність веломережі на сьогодні становить приблизно 150–200 км, але вона є розрізаною і не утворює єдиного сполучного ланцюга. Для прикладу, у Києві лише окремі ділянки велодоріжок на головних магістралях та в парках створюють можливість безпечного пересування велосипедистів, тоді як міжміські або сполучні маршрути

залишаються майже відсутніми. Планами столичної міської влади передбачено створення повноцінної мережі велодоріжок довжиною до 1000 км, що дозволить не лише організувати комфортні маршрути для місцевих жителів, а й інтегрувати столицю в національні та міжнародні веломаршрути. Проте на даний момент ця стратегія перебуває лише на стадії планування та потребує значних фінансових та організаційних ресурсів для реалізації [1].

Крім того, слід зазначити, що якість існуючих велодоріжок часто не відповідає сучасним стандартам: дорожнє покриття нерівне, відсутні спеціальні знаки для велосипедистів, а в деяких випадках велодоріжки перетинають активні автомобільні магістралі без належного захисту. Це знижує привабливість велотуризму та обмежує його розвиток, особливо для сімейних та початківців-велосипедистів, які потребують більш безпечних умов.

В Україні питання розвитку велотуризму та велосипедної інфраструктури останніми роками набуло уваги не лише на рівні місцевого самоврядування, а й на державному рівні. Одним із перших кроків до систематизації розвитку веломереж стало створення державних стандартів, що регламентують проектування та облаштування велосипедних доріжок. Ці стандарти визначають мінімальні технічні параметри доріжок, включаючи ширину, маркування, відстань до пішохідних зон та способи організації безпечного руху велосипедистів у міських і позаміських умовах.

Зокрема, у 2018 році набрав чинності ДБН В.2.3-5:2018 «Вулиці та дороги населених пунктів», який встановлює вимоги до проєктування велосипедної інфраструктури при будівництві та реконструкції доріг у містах та селищах. Відповідно до цих норм, велодоріжки повинні мати ширину не менше 1,5–2,0 м для одностороннього руху та до 3,0 м для двостороннього, передбачаються огороджувальні елементи, світлові та інформаційні знаки, а також вимоги до покриття, яке забезпечує зручність та безпеку [7].

Оцінку основних веломаршрутів в Україні та їх довжини представимо у табл. 2.7.

Одним із найбільш значущих веломаршрутів, що частково пролягає

територією України, є EuroVelo 4 (EV4 Central Europe Route) – частина європейської мережі велосипедних трас, що сполучає Атлантичне узбережжя Франції з Києвом у центрі України. Загальна довжина цього міжнародного маршруту становить понад 5 050 км, але саме українська ділянка між кордоном з Польщею та Києвом сягає приблизно 700 км. Ця частина маршруту проходить через такі області, як Львівська, Тернопільська, Рівненська, Хмельницька, Житомирська та Київська, надаючи велосипедистам можливість здійснити повноцінну багатоденну поїздку з відвідуванням культурних та історичних центрів, а також природних зон [43].

Таблиця 2.7

Оцінка основних веломаршрутів в Україні та їх довжини

Назва маршруту	Регіон(и) України	Загальна довжина (км)	Призначення / опис маршруту
EuroVelo 4 (українська ділянка)	Західна та центральна Україна (Львів – Київ)	700 км	Транс'європейський маршрут, пролягає від польсько-українського кордону через Львів, Тернопіль, Житомир до Києва (велотуризм, культура)
Закарпатський туристичний веломаршрут	Закарпатська область	400 км	Веломаршрут через Карпати з виходами на кордони сусідніх країн (регіональний та міжнародний туризм)
Пілотна ділянка "Усть-Чорна – Ясіня"	Закарпаття	55 км	Перший відрізок міжнародного велошляху в гірській зоні Карпат, відкритий у 2025 р.
Карпатські регіональні маршрути (популярні туристичні локації)	Карпати (Івано-Франківськ, Рахів, Яремче)	130 – 250 км	Серія рекомендованих маршрутів для гірського велотуризму (довжина залежить від конкретного маршруту)
Веломаршрут "Полісся" (Волинь-Рівне)	Північна Україна (Полісся)	300 км	Маршрут через природні зони Полісся – озера, ліси, туристичні атракції

Джерело: розроблено автором на основі [16, 37, 40, 43].

EuroVelo 4 має велике значення для розвитку велотуризму в Україні, оскільки він не лише інтегрує країну до загальноєвропейської веломережі, а й створює основу для розвитку супутньої туристичної інфраструктури: пункти прокату велосипедів, кемпінги, велосервісні станції і т.ін. Попри це, в Україні ділянка EV4 ще не повністю облаштована і потребує подальшої роботи з

маркуванням та покращення дорожнього покриття, що є характерною проблемою для всіх національних і міжнародних трас.

Регіон Карпат є однією з найпривабливіших зон для розвитку велотуризму в Україні саме через свої природні умови – гори, долини, лісові масиви й гірські річки. Нині реалізуються декілька карпатських веломаршрутів, серед яких Закарпатський туристичний велошлях, що в плані охопить приблизно 400 км між населеними пунктами Закарпатської області. Такий маршрут має стати безбар'єрним для велосипедистів усіх рівнів підготовки та, за задумом ініціаторів, створить новий напрям туристичного трафіку через гірські території з виходами до кордонів сусідніх країн – Польщі, Словаччини, Угорщини та Румунії [40].

На сьогодні вже відкрита перша ділянка цього шляху – 55 км відрізок "Усть-Чорна – Ясіня", який функціонує як туристичний маршрут з облаштованими зупинками та сервісними точками. Це дає можливість оцінити потенціал усього маршруту, який у повному обсязі має стати привабливою локацією для велотуристів у високому сезоні [37].

Крім того, у Карпатах існує низка локальних гірських маршрутів з розрахованою довжиною від 130 до 250 км, які відомі серед велотуристів і використовуються для активних поїздок тривалістю від кількох днів до тижня. Такі маршрути можуть проходити через відомі туристичні точки, як-от Яремче, Ворохта, Синевир та інші, і мають високу складність через значні перепади висот, що робить їх цікавими саме для досвідчених веломандрівників [45].

Окрім Карпат і міжнародних трас, існують також маршрути в інших природних регіонах. Наприклад, у північних областях України прокладені маршрути Полісся (Волинь-Рівне) довжиною близько 300 км, що дозволяють велосипедистам досліджувати лісові масиви, озера та природні пам'ятки цієї частини країни. Такі маршрути не є частиною великої міжнародної мережі, але вони мають високий туристичний потенціал саме серед тих, хто цінує природу, спокійні траси та мальовничі краєвиди під час поїздок [16].

Україна є частиною європейської велосипедної мережі EuroVelo –

міжнародної системи довгих туристичних трас, що розробляється Європейською федерацією велосипедистів з 1995 року і має на меті створення суцільної веломережі Європи загальною протяжністю до =90 000 км (планова довжина з 17 маршрутів), з яких станом на 2022 р. уже реалізовано близько 56 000 км продуктивної інфраструктури – велодоріжок, смуг та трас зі спільним рухом із транспортом [54].

Одним із ключових міжнародних маршрутів, що пролягають через територію України, є EuroVelo 4 (EV4) – Central Europe Route. Українська ділянка цього маршруту має довжину приблизно 700 км, починається на польсько-українському кордоні у Львівській області і прямує через Тернопільську, Рівненську, Хмельницьку, Житомирську області до столиці – Києва [44].

EuroVelo 4 має важливе значення для інтеграції українського туризму та локального велоспорту в європейські туристичні потоки і відкриває можливості для організації багатоденних поїздок через кілька областей, з відвідуванням історичних центрів та природних локацій. Проте важливо зауважити, що на нинішньому етапі українська частина EV4 не є повністю обладнаною відповідно до європейських стандартів: веломаршрут включає фрагменти велодоріжок у містах, місцеві дороги зі спільним рухом, а також ділянки без чіткої маркування та безпекових елементів, що характеризує ще ранню стадію його реалізації в Україні.

Хоча EuroVelo формально проходить через Україну, фактичне впровадження частини європейських стандартів у веломережу країни потребує значних інвестицій, планування та локальної підтримки – і це відкриває як виклики, так і перспективи для розвитку велотуризму на національному рівні [44].

Велодоріжки в українських містах: обсяг та якість, представимо у табл. 2.8.

Столиця України – місто з найрозвиненішою велоінфраструктурою серед українських мегаполісів, хоча наявні мережі перебувають у процесі побудови й мають суттєві недоліки. Загальна протяжність велосипедних доріжок та смуг у

Києві наразі сягає приблизно 240 км, що відповідає останнім стратегічним планам розвитку веломережі до 2025 р. – цей показник включає як окремі виділені велосмуги, так і частини велодоріжок поруч із зовнішніми транспортними артеріями.

Таблиця 2.8

Велодоріжки в українських містах: обсяг та якість станом на 2025 р.

Місто	Загальна довжина велоінфраструктури (км)	Офіційні плани/програми	Особливості
Київ	=240 км	Ціль – 375 км до 2025 р.; 1185 км до 2040 р.	Частина маршрутів фрагментарні, не складають суцільної мережі; покриття та безпека – на різних рівнях.
Львів	=140 км (офіційно) / =100 км (активісти)	Програма розвитку велотранспорту до 2033 р. (+150 км додаткової інфраструктури)	За різними методиками підрахунку: активісти вважають мережу коротшою через різне включення смуг та тротуарів.
Вінниця	35–40 км (дані оцінні)	Акцент на інтеграцію веломережі в міський простір	Оцінні дані, за планами міста розширення мережі.
Харків	30 км (в парках та окремих відрізках)	Концепція розширення веломережі	Велодоріжки є, але вони здебільшого паркові або недовгі.
Одеса	20–25 км (набережні / велосмуги)	Плани локального розвитку	Велодоріжки здебільшого вздовж набережної або від центру до пляжів.
Івано-Франківськ	17,5 км	Наявна велосистема	Місцевий приклад невеликого, але відносно впорядкованого велосипедного простору.
Чернівці	10–15 км	Нові ділянки з’являються під час ремонту вулиць	Інфраструктура формується в межах реконструкцій.
Дніпро	15 км (орієнтовно)	Обмежена веломережа	Велосипедна інфраструктура здебільшого в парках та набережних.

Джерело: розроблено автором на основі [3, 41, 53, 56].

Стратегічна концепція розвитку велоінфраструктури Києва передбачає

суттєве розширення цих показників у довгостроковій перспективі: до 375 км вже до кінця 2025 р. і до приблизно 1185 км до 2040 р. Така мережа включатиме не лише внутрішньоміські маршрути, а й сполучення з приміськими зонами, інтегровану систему велопарковок, інфраструктуру біля станцій метро, а також веломаршрути для туристичних і рекреаційних поїздок громадян та гостей міста [53].

Проте навіть наявні 240 км велосипедних шляхів у Києві не є повністю суцільними: велосмуги часто є окремими фрагментами, що не з'єднані між собою, або проектуються як локальні ділянки без логічного продовження по місту. Крім того, велодоріжки можуть змінюватися за якістю покриття, шириною та рівнем безпеки, але загалом Київ залишається лідером по довжині інфраструктури серед українських міст.

Львів – традиційно один з найактивніших міст щодо розвитку велотранспорту. За даними міської влади, Львівська міська територіальна громада має =140 км велоінфраструктури, що включає виділені доріжки, велосмуги та маршрути, облаштовані як частина міського простору. Водночас незалежні активісти, які використовували власні методики підрахунку (наприклад, аналіз геоданих з OpenStreetMap), визначили, що реальна довжина веломережі становить близько 100 км, якщо виключити двосторонні ділянки, які у офіційних даних можуть рахуватися двічі [41].

Такий розбіжність відображає проблему стандартизації підрахунку велосипедної мережі, яка є актуальною не лише для Львова, а й для інших міст. Попри це Львів залишається одним із лідерів в Україні щодо співвідношення кількості велосипедних шляхів до загального дорожньо-транспортного ландшафту, а також за ступенем інтеграції велоінфраструктури в розвиток громадського простору.

У середніх та малих містах загальна довжина велоінфраструктури суттєво менша: Вінниця має приблизно 35–40 км, Харків – близько 30 км, Одеса – 20–25 км, а Івано-Франківськ – приблизно 17,5 км велодоріжок (згідно з різними оцінками) [56].

У цих містах велодоріжки часто є локальними, фрагментарними і не інтегрованими в систему, але місцева влада поступово розробляє програми їх розширення, особливо в центральних історичних частинах міст та вздовж основних транзитних артерій. Часто велоінфраструктура формується за рахунок реконструкції вулиць або облаштування тротуарів з велосмугами в межах ремонтів доріг [3].

Аналіз міжнародної та муніципальної велосипедної інфраструктури в Україні демонструє, що країна має певний базовий рівень розвитку веломережі, але значна частина її знаходиться на ранніх стадіях реалізації. Мережа EuroVelo, зокрема EV4, є перспективним транс'європейським проєктом, але потребує суттєвого дооснащення та маркування на національному рівні для ефективного залучення туристичного трафіку.

У містах, де велоінфраструктура вже розвинута (Київ, Львів), існують стратегічні плани розширення, але якість та суцільність мережі все ще недостатні. У середніх містах мережі значно коротші та часто фрагментарні, що висуває вимогу до комплексного планування, стандартизації підрахунків та активної підтримки з боку місцевих громад для стимулювання розвитку велотуризму як частини національного туристичного продукту.

Однією із найгостріших проблем, що стримують розвиток велотуризму в Україні, є показники безпеки на дорогах. Велосипедисти, як «уразлива категорія» учасників дорожнього руху, значно частіше стають жертвами дорожньо-транспортних пригод порівняно з іншими користувачами доріг. Це пов'язано з відсутністю захисних конструкцій, низькою якістю веломережі, недостатнім маркуванням та загальною організацією дорожнього руху.

Станом на найближчі роки реєстрація аварій за участю велосипедистів ведеться Національною поліцією та суміжними органами, але дані часто фрагментарні. Проте окремі офіційні та локальні звіти дозволяють скласти уявлення про рівень безпеки. У Львівській області за першу половину 2024 року сталося 73 ДТП за участю велосипедистів, з яких 60 випадків із потерпілими, унаслідок чого 6 велосипедистів загинули, а 61 отримав тілесні ушкодження – ці

дані оприлюднено у повідомленні поліції Львівщини [5].

Інші джерела також фіксують значні обсяги ДТП із велосипедистами: за перших 5 місяців 2021 року на загальнодержавному рівні відбулося 496 ДТП за участю велосипедистів, з яких 54 мали смертельні наслідки [12].

За даними національного узагальнення щодо дорожньої безпеки, у 2024 році в Україні загалом постраждали та загинули значні масиви учасників дорожнього руху. Основна поліція зазначала, що у перші десять місяців 2023 року загалом відбулося 19 743 ДТП з потерпілими або загиблими, і 1 275 з них стосувалися велосипедистів [58]. Такі показники підтверджують високий рівень ризику для велосипедистів у дорожньому середовищі – не лише в межах окремих областей, а на національному рівні.

ДТП за участю велосипедистів в Україні представимо у табл. 2.9.

Таблиця 2.9

ДТП за участю велосипедистів в Україні

Показник	Рік / період	Значення
ДТП за участю велосипедистів (Львівська область)	2024 рік	73 випадки
ДТП з потерпілими велосипедистами (Львівська область)	2024 рік	60 випадків
Потерпілі велосипедисти (Львівська область)	2024 рік	61 особа
Загиблі велосипедисти (Львівська область)	2024 рік	6 осіб
Загальна кількість ДТП з потерпілими в Україні	2024 рік	25 781 ДТП
Загиблі в ДТП в Україні	2024 рік	3 202 особи
Травмовані в ДТП в Україні	2024 рік	32 023 особи

Джерело: розроблено автором на основі [60, 12, 58].

Аналіз даних, наведених у таблиці, свідчить про наявність суттєвої проблеми безпеки дорожнього руху для велосипедистів в Україні. У 2024 році загальна кількість дорожньо-транспортних пригод з потерпілими становила 25 781 випадок, унаслідок яких загинуло 3 202 особи та було травмовано 32 023 учасники дорожнього руху. Це підтверджує високий рівень аварійності на дорогах та необхідність посилення заходів безпеки для всіх категорій учасників руху, зокрема для велосипедистів.

Окрему увагу слід звернути на регіональний рівень статистики. Так, у Львівській області протягом 2024 року було зафіксовано 73 дорожньо-

транспортні пригоди за участю велосипедистів. Унаслідок цих аварій постраждала 61 особа, а 6 велосипедистів загинули. Наведені дані свідчать про те, що навіть за відносно невеликої кількості таких ДТП їх наслідки є досить серйозними, оскільки значна частина випадків супроводжується травмуванням або загибеллю учасників руху.

Аналіз статистики дозволяє зробити висновок, що велосипедисти залишаються однією з найбільш вразливих категорій учасників дорожнього руху. Це пов’язано з відсутністю належної фізичної захищеності під час пересування, недостатнім розвитком велосипедної інфраструктури, а також недотриманням правил дорожнього руху як водіями автомобілів, так і самими велосипедистами. Крім того, значну роль відіграє недостатня кількість спеціально обладнаних велосипедних доріжок та низький рівень культури взаємодії між різними учасниками дорожнього руху.

Основні причини аварій, що включають велосипедистів, інтегруються в загальні тенденції дорожньої небезпеки: перевищення швидкості, невірне маневрування, порушення правил перетину перехресть і відсутність безпечної видимості на дорогах. Частина ДТП виникає саме через невідповідність інфраструктури сучасним вимогам безпеки: відсутність виділених велосмуг, неякісне освітлення, недостатнє маркування та зонам конфліктних перетинів.

З огляду на ці дані стає очевидним, що розвиток велотуризму та велосипедної інфраструктури повинен невід’ємно поєднуватися із заходами щодо підвищення безпеки дорожнього руху. Це включає не лише будівництво якісних велодоріжок, а й розвиток інформаційних, освітніх і превентивних програм, спрямованих на зменшення кількості ДТП із велосипедистами. Саме підвищення рівня безпеки може стати одним із ключових чинників, що сприятиме популяризації велотуризму в Україні та знижуватиме соціальні витрати, пов’язані з дорожньо-транспортними пригодами.

Важливим напрямом підвищення безпеки також є впровадження комплексного підходу до планування транспортного середовища, який передбачає інтеграцію велосипедної інфраструктури в загальну систему

мобільності міст і громад. Це включає узгодження дій органів місцевого самоврядування, урбаністів та громадських організацій, використання сучасних підходів до проєктування «безпечних вулиць», а також врахування потреб усіх учасників дорожнього руху. Додатково, застосування міжнародного досвіду та стандартів, розвиток систем моніторингу аварійності та активне залучення громадськості до процесів планування можуть суттєво підвищити ефективність заходів із забезпечення безпеки велосипедистів.

2.3. Перспективні веломаршрути та можливості їх інтеграції у національні туристичні продукти

Розвиток велотуризму в Україні поступово виходить за межі локальних «покатушок» і формує передумови для створення довгих міжрегіональних маршрутів, що можуть стати складовою національної туристичної пропозиції. У багатьох регіонах вже сьогодні реалізуються проєкти, які свідчать про зростання інтересу до велосипедного туризму та можливість інтегрувати такі маршрути у ширші туристичні продукти. Головним завданням є не лише створення велодоріжок чи маршрутів, але комплексна робота над маршрутом як продуктом – із чітким маркуванням, сервісною інфраструктурою, поєднанням природних, культурних, історичних та гастрономічних атракцій.

Одним із найяскравіших прикладів перспективного маршруту є транс-карпатський велошлях протяжністю близько 400 км, що планується відкрити в Закарпатській області. Цей маршрут має стати повністю обладнаною туристичною трасою з інформаційними стендами, місцями відпочинку, парковками для велосипедів та можливістю прокату спорядження. Він пролягатиме від Малої Березни до селища Усть-Чорна та Ясиня, із виходами до кордонів сусідніх країн (Польща, Словаччина, Угорщина, Румунія). Перший відрізок довжиною 55 км уже відкрито для туристів і проходить через мальовничі ділянки, зокрема джерело Чорної Тиси та ліси Чорно-Тисицького лісництва. Така ініціатива має великий потенціал стати міжнародним проєктом велотуризму,

поєднуючи природні красоти з культурним минулим регіону [40].

Іншим перспективним напрямом є веломаршрут уздовж великої української ріки – Дніпра. Проєкт «Dniprohills» пропонує створення велотраси, що тягнеться приблизно 1 850 км уздовж правого берега Дніпра від Полісся до Очакова та Кінбурнської коси. Така лінія має стати не лише спортивно-туристичною, а й культурною, оскільки проходить поруч із численними історичними місцями, природними парками, гастрономічними осередками та локальними ремісничими виробництвами, що робить її привабливою для висококласних велосипедних маршрутів і велотурів із культурною складовою [47].

Крім великих коридорів, існують проєкти регіонального значення, які мають потенціал стати частиною туристичних продуктів із чіткою тематикою. До прикладу, проєкт «TourDeFort – веломаршрути фортецями Слобожанщини» створює мережу маршрутів, що поєднують історико-архітектурні пам’ятки у Харківській області, включаючи старовинні фортеці, рекреаційні зони та природні парки. Це дозволяє сформувати тематичний туристичний продукт, який може зацікавити як велосипедистів-ентузіастів, так і любителів історичного туризму [57].

Окремо варто згадати і потенціал Карпатського національного природного парку, де в рамках проєкту «ВелоКраїна» вже позначено та описано більше 10 велосипедних маршрутів загальною довжиною понад 200 км. Ці маршрути поєднують природні ландшафти, культурні пам’ятки навколишніх населених пунктів та місця відпочинку, що створює основу для формування локальної мережі велотуризму, успішно інтегрованої у туристичний продукт області [42].

Один із ефективних способів популяризації перспективних маршрутів є їх інтеграція з уже існуючими міжнародними мережами, зокрема з EuroVelo 4 – Central Europe Route, що пролягає через територію України з заходу на схід і з’єднує країни Європи. Українська частина маршруту – від кордону з Польщею до Києва – має значний туристичний потенціал і може стати частиною міжнародного велотуру з оглядом культурних, історичних та природних

атракцій регіонів [44].

Щоб проілюструвати перспективні напрямки, у дипломній роботі доцільно використати карти та фото. Наприклад, фото з маршрутом Дніпра (начерк велодоріжки уздовж берегової лінії з позначеними містами) можна знайти через пошук за запитом “Dnipro Hills cycling route map Ukraine” у відкритих картографічних сервісах або створити самостійно у GIS-середовищі. Так само корисним буде зображення початкової ділянки транс-карпатського маршруту, яке ілюструє мальовничі гірські серпантини – цього можна досягти за запитом “Transcarpathian tourist bike route Ukraine cycling Ust-Chorna Yasinya”.

Перспективні маршрути з прив’язкою до наявних даних та їх туристичного потенціалу представимо у табл. 2.10.

Таблиця 2.10

Перспективні маршрути з прив’язкою до наявних даних та їх туристичного потенціалу

Назва маршруту	Регіон	Орієнтовна довжина	Ключові туристичні ресурси	Інтеграція у нац. продукт
Транс-Карпатський велошлях	Закарпаття	400 км	Гірські перевали, природні об’єкти	Міжнародний велотуризм, екотуризм
Веломаршрут уздовж Дніпра	Київщина – Південь	1 850 км	Історичні місця, природа	Історико-культурний, гастро-туризм
TourDeFort (фортеці Слобожанщини)	Харківщина	200 км	Історичні фортеці, ландшафти	Тематичний культурний туризм
ВелоКраїна (Карпати)	Івано-Франківщина/Карпати	200 км+	Екотуризм, природа	Екотуризм, локальний активний туризм

Джерело: розроблено автором на основі [40, 47, 42, 57].

Ефективна інтеграція цих маршрутів у національні туристичні продукти передбачає створення комплексних туристичних пакетів, включаючи ночівлі в локальних садибах, транспортну логістику, мастер-класи чи гастро-тури, а також просування на міжнародних туристичних платформах. Такий підхід дозволить не лише розширити туристичну пропозицію України, а й підвищити економічну

привабливість регіонів через розвиток велотуризму – від порівняно невеликих локальних ініціатив до довгих міжрегіональних маршрутів, що формують цілісну туристичну мережу.

Відповідно до офіційних даних Міністерства захисту довкілля та природних ресурсів України [25] та Міністерства культури та інформаційної політики України [26] регіони Західної та Центральної України мають найбільшу концентрацію природних та історико-культурних ресурсів, що є ключовими для розвитку багатоденних веломаршрутів.

Крім того, за даними Державного агентства розвитку туризму України, найбільші внутрішні туристичні потоки зосереджені в Карпатському регіоні, що додатково підтверджує його перспективність [29].

Для кількісної оцінки потенціалу перспективних регіонів представимо рис. 2.1.

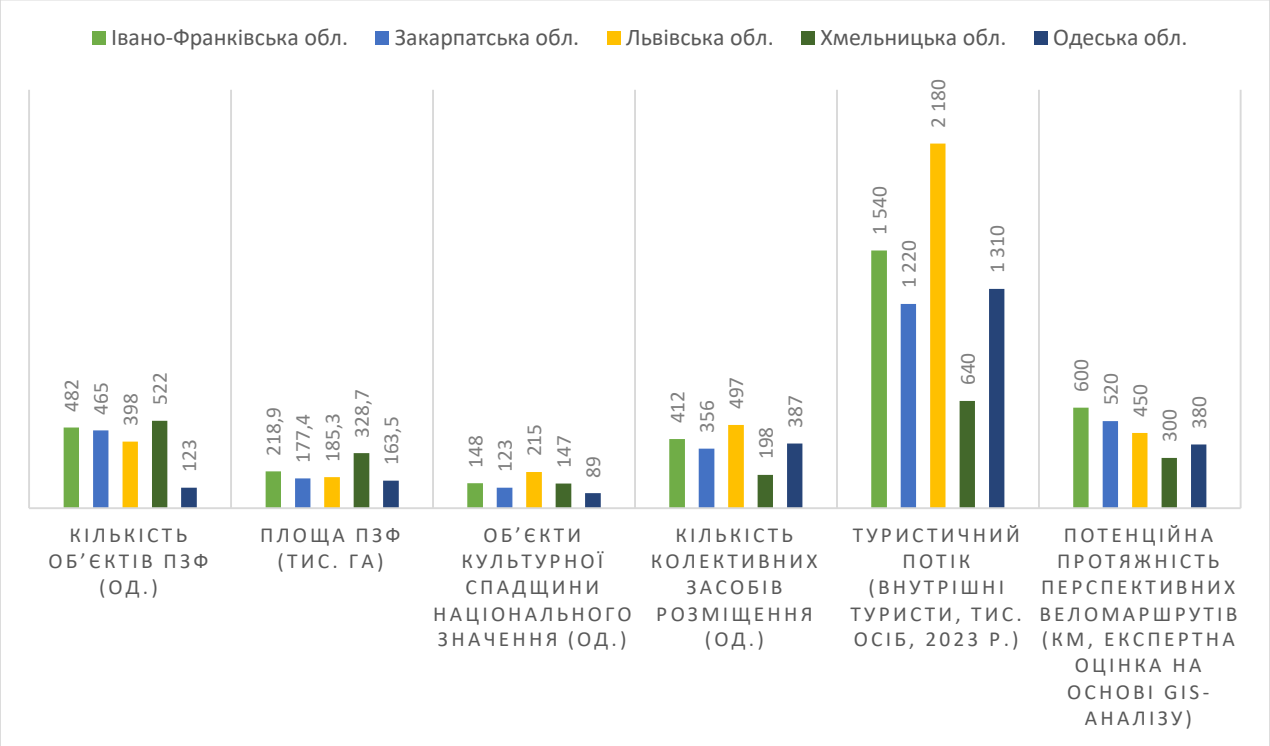

Рис. 2.1. Кількісні показники потенціалу розвитку велотуризму в окремих регіонах України [9, 25, 26, 29]

Аналіз даних дозволяє зробити висновки, що найвищий туристичний потік спостерігається у Львівській області (2 180 тис. осіб у 2023 р.), що створює

сприятливі умови для комерціалізації веломаршрутів та формування туристичних пакетів. Водночас Івано-Франківська та Закарпатська області мають значно більшу концентрацію природних територій та гірського рельєфу, що робить їх особливо привабливими для MTB, gravel та bikepacking-напрямків.

Хмельницька область демонструє найбільшу площу природно-заповідного фонду (328,7 тис. га), що створює основу для формування екологічних веломаршрутів, зокрема в межах НПП «Подільські Товтри». Одеська область має меншу кількість об'єктів ПЗФ, однак значний туристичний потік (1 310 тис. осіб) і протяжну берегову лінію Чорного моря, що дозволяє формувати сезонні прибережні маршрути.

Окремо слід розглянути інтеграційний потенціал українських маршрутів у міжнародну мережу EuroVelo. За даними European Cyclists' Federation (EuroVelo Network Overview, 2023), загальна протяжність мережі перевищує 90 000 км. Включення українських прикордонних регіонів до маршрутів EuroVelo 4 та EuroVelo 11 дозволить залучити іноземний туристичний потік після стабілізації безпекової ситуації.

З економічної точки зору, розвиток 1 км якісного веломаршруту в країнах ЄС генерує додаткові надходження до місцевих бюджетів через сферу гостинності та сервісу (European Cyclists' Federation, Economic Benefits of Cycling, 2023). За середніх витрат велотуриста 60–80 євро на добу, навіть 5 000 туристів на сезон можуть сформувати обіг понад 9–12 млн грн у межах одного регіону (за курсом НБУ 2023 р.).

Таким чином, кількісні показники підтверджують, що найбільш перспективними для формування національних велотуристичних продуктів є Львівська, Івано-Франківська та Закарпатська області. Подільський та Південний регіони мають високий потенціал тематичних маршрутів.

РОЗДІЛ 3.
ПЕРСПЕКТИВИ ТА СТРАТЕГІЧНІ НАПРЯМИ РОЗВИТКУ ВЕЛОТУРИЗМУ В УКРАЇНІ

3.1. Стратегічні напрями розвитку велотуризму в Україні

Розбудова велотуризму в Україні на сучасному етапі є одним із пріоритетних напрямів розвитку активного, екологічно-орієнтованого та сталого туризму. Це зумовлено не лише природно-кліматичними умовами та багатством ландшафтів, а й існуючим попитом як з боку українських туристів, так і іноземних відвідувачів. За оцінками Державного агентства розвитку туризму України (ДАРТ) [29], активні види туризму, у т.ч. велосипедний, стабільно зростають, забезпечуючи частку внутрішнього турпотоку на рівні понад 30 % у 2023 році.

Стратегія розвитку велотуризму в Україні повинна ґрунтуватися на кількох ключових напрямках рис. 3.1.

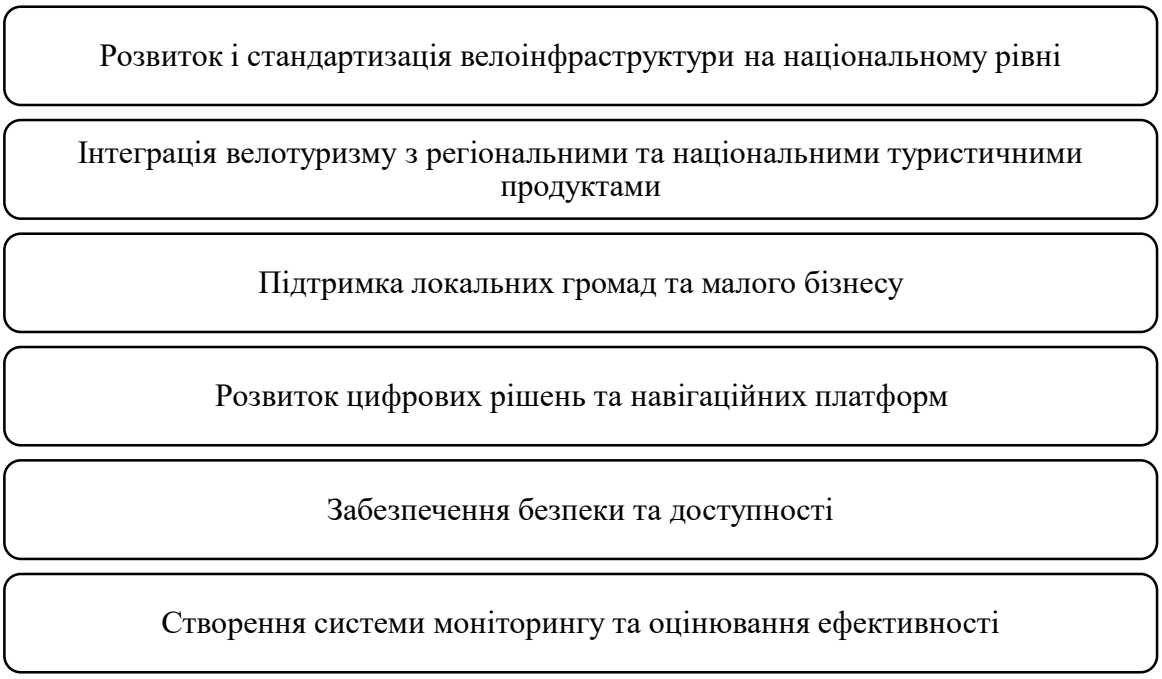

Рис. 3.1. Ключові напрямки стратегії розвитку велотуризму в Україні [29]

Формування стратегічних напрямів розвитку велотуризму в Україні має базуватися на поєднанні державної туристичної політики, транспортного

планування, регіонального розвитку та принципів сталості. Велотуризм сьогодні розглядається не лише як форма активного відпочинку, а як інструмент економічного зростання, просторової інтеграції територій та підвищення якості життя населення. За оцінками Європейської федерації велосипедистів, річний економічний ефект від велотуризму в Європі перевищує 44 млрд євро, а мережа міжнародних маршрутів EuroVelo налічує понад 90 000 км та охоплює більшість країн ЄС, EuroVelo for m). Цей досвід демонструє, що системний розвиток велосипедної інфраструктури створює довгостроковий економічний ефект і підвищує туристичну привабливість територій.

В Україні стратегічні орієнтири розвитку туризму визначені у Стратегії розвитку туризму та курортів до 2026 року затвердженій Кабінетом Міністрів України [32], яка передбачає диверсифікацію туристичних продуктів та розвиток активних видів туризму. В умовах зростання ролі внутрішнього туризму, що підтверджується аналітичними матеріалами Державного агентства розвитку туризму України [29] велотуризм може стати одним із ключових напрямів оновлення туристичного ринку.

Першочерговим стратегічним напрямом є формування цілісної національної мережі веломаршрутів. Сьогодні велоінфраструктура України характеризується фрагментарністю: навіть у найбільших містах велодоріжки не утворюють безперервної системи, а міжрегіональні маршрути фактично відсутні як цілісний продукт. Відповідно до вимог ДБН В.2.3-5:2018 «Вулиці та дороги населених пунктів [7], велосипедна інфраструктура має передбачатися при проєктуванні нових вулиць та реконструкції існуючих. Однак на практиці ці положення реалізуються нерівномірно. Стратегічним кроком має стати створення державної програми розвитку національних велокоридорів, які з’єднають туристично привабливі регіони – Карпати, Поділля, Полісся, Причорномор’я – із великими транспортними вузлами.

Особливо перспективним є включення українських територій до міжнародних маршрутів EuroVelo 4 та EuroVelo 11, що дозволить інтегрувати Україну у європейський простір активного туризму. За інформацією European

Cyclists' Federation, маршрути EuroVelo щороку приваблюють мільйони туристів, а країни-учасниці отримують значні надходження від малого та середнього бізнесу, пов'язаного з обслуговуванням велосипедистів. Інтеграція українських прикордонних областей у ці маршрути створить передумови для розвитку транскордонного співробітництва та залучення інвестиційних програм ЄС.

Другим стратегічним напрямом є формування комплексних туристичних продуктів на базі веломаршрутів. У сучасній туристичній практиці велосипедний маршрут рідко виступає ізольованим елементом; він інтегрується з культурними, гастрономічними, етнографічними та екологічними складовими. Наприклад, у Карпатському регіоні розвиток гірських маршрутів може поєднуватися з відвідуванням природоохоронних територій, зокрема Карпатського національного природного парку, а також із використанням існуючої туристичної інфраструктури курорту Буковель, де функціонує спеціалізований Bukovel Bike Park з трасами загальною довжиною близько 46 км [4]. Такий формат дозволяє створювати багатоденні тури з різним рівнем складності, що відповідає міжнародним стандартам активного туризму.

Третім стратегічним вектором є підтримка місцевих громад і малого бізнесу. Європейський досвід доводить, що велотуризм стимулює розвиток сільських територій, оскільки велосипедисти частіше користуються послугами локальних готелів, кафе, майстерень та агросадиб. За даними European Cyclists' Federation, середні витрати велотуриста під час багатоденної подорожі становлять 60–80 євро на добу. Навіть за умови залучення 5–7 тисяч туристів на сезон окремий маршрут може генерувати мільйони гривень обороту для регіону. В умовах децентралізації це створює додаткові можливості для наповнення місцевих бюджетів та підвищення зайнятості населення.

Важливою складовою стратегії є цифровізація велотуристичних маршрутів. За даними Всесвітньої туристичної організації [46] використання цифрових інструментів підвищує конкурентоспроможність туристичних продуктів та рівень задоволеності туристів. Для України актуальним є створення

єдиного національного онлайн-порталу веломаршрутів із інтеграцією GPS-треків, інформації про сервісні точки, можливості бронювання та статистики відвідуваності. Використання платформ Komoot, Strava або Google Maps дозволить не лише просувати маршрути, а й отримувати аналітичні дані щодо їх популярності.

Не менш важливим напрямом є забезпечення безпеки велосипедистів. За даними Національної поліції України, у 2023 році зафіксовано понад 1 800 дорожньо-транспортних пригод за участю велосипедистів, у яких загинули та постраждали сотні осіб [27]. Ці показники свідчать про необхідність інтеграції безпекових заходів у державну транспортну політику. Йдеться про облаштування фізично відокремлених велосмуг, встановлення попереджувальних знаків, освітлення маршрутів, а також проведення інформаційних кампаній щодо культури дорожнього руху.

Стратегічний розвиток велотуризму має також передбачати систему моніторингу та оцінювання ефективності. Необхідно запровадити регулярний збір статистичних даних щодо кількості користувачів маршрутів, економічного ефекту, стану інфраструктури та рівня безпеки. Такий підхід дозволить коригувати регіональні програми та підвищувати ефективність використання бюджетних коштів.

Таким чином, стратегічні напрями розвитку велотуризму в Україні повинні охоплювати інфраструктурну модернізацію, міжнародну інтеграцію, підтримку місцевих громад, цифровізацію туристичних продуктів та підвищення рівня безпеки. Лише комплексний і системний підхід дозволить трансформувати велотуризм із локальної ініціативи в повноцінний сегмент національної туристичної економіки, здатний забезпечити сталий розвиток регіонів та інтеграцію України у європейський туристичний простір.

Доцільно також акцентувати увагу на важливості міжсекторальної співпраці між органами влади, бізнесом та громадськими організаціями, що сприятиме узгодженню пріоритетів і консолідації ресурсів. Окремої уваги потребує впровадження освітніх та просвітницьких програм, спрямованих на

формування культури безпечного велокористування та підготовку фахівців у сфері активного туризму. Це забезпечить не лише якісне функціонування велоінфраструктури, а й підвищить загальний рівень туристичного сервісу.

3.2. Оцінка очікуваного соціально-економічного ефекту від реалізації запропонованих заходів

Оцінювання соціально-економічного ефекту від реалізації стратегічних напрямів розвитку велотуризму в Україні передбачає визначення обсягів інвестиційних витрат, прогнозованих доходів, мультиплікативного впливу на місцеву економіку та соціальних результатів (зайнятість, розвиток громад, покращення якості життя). Розрахунки у цьому підрозділі здійснені на основі відкритих даних міжнародних і національних джерел та середніх ринкових показників вартості інфраструктурних проєктів.

Згідно з даними European Cyclists' Federation [48], економічний ефект від розвитку велоінфраструктури в країнах ЄС формується через прямі витрати туристів, зростання доходів малого бізнесу та зниження транспортних і екологічних витрат (ECF, The Economic Benefits of Cycling, 2023). Середні витрати велотуриста під час багатоденної подорожі в Європі становлять 60–80 євро на добу. Для розрахунків прийнято консервативний показник 65 євро/доба (= 2 750 грн за курсом НБУ 2026 р.).

У межах реалізації запропонованих стратегічних напрямів розвитку велотуризму в Україні розрахуємо середні показники вартості будівництва велосипедної інфраструктури в країнах Центральної та Східної Європи [48] Середня вартість будівництва 1 км асфальтованої двосторонньої велодоріжки становить 4–6 млн грн (з урахуванням проєктування, покриття, освітлення та розмітки). Для розрахунку прийнято середнє значення – 5 млн грн/км.

Передбачається створення пілотної мережі національних веломаршрутів протяжністю 1 000 км до 2027 року (Карпатський, Подільський та Південний напрями) табл. 3.1.

Таблиця 3.1

Оцінка інвестиційних витрат на реалізацію заходів до 2027 року

Захід	Обсяг реалізації	Середня вартість	Загальні витрати, млн грн
Будівництво веломаршрутів	1 000 км	5 млн грн/км	
Облаштування сервісних точок (ремонт, парковки)	200 об'єктів	0,5 млн грн/об'єкт	
Інформаційні стенди та навігація	500 од.	20 тис. грн	
Розробка цифрової платформи та мобільного застосунку	1 система	15 млн грн	
Кампанії з безпеки та маркування	національний рівень	25 млн грн	
Система моніторингу та статистики	1 центр	10 млн грн	
Загальний обсяг інвестицій: = 5 160 млн грн			

Джерело: розроблено автором на основі [48, 49].

Оцінка потенційного туристичного потоку та економічного ефекту від реалізації національної мережі веломаршрутів ґрунтується на аналізі досвіду країн Європи та міжнародних маршрутів EuroVelo. Згідно з даними ECF Route Development Report [49], середня кількість користувачів добре облаштованого маршруту довжиною 100 км у європейських країнах становить від 10 до 15 тисяч туристів на рік. Для України, з огляду на поточний рівень інфраструктури та активність велотуристів, доцільно застосувати більш консервативну оцінку – 8 тисяч туристів на кожні 100 км маршруту.

Якщо реалізувати пілотну мережу національних веломаршрутів протяжністю 1 000 км, прогнозована кількість туристів на рік визначається пропорційно до довжини маршруту, використовуючи базовий коефіцієнт відвідуваності. Формула розрахунку виглядає так:

$$\text{Кількість туристів на рік (осіб)} = \text{Базова кількість туристів на 100 км} \times \frac{\text{Протяжність маршруту (км)}}{100}, \quad (3.1)$$

Підставляючи конкретні значення:

$$\text{Кількість туристів на рік} = 8\,000 \times \frac{1\,000}{100} = 80\,000 \text{ осіб}$$

Середня тривалість подорожі по маршрутах приймається рівною 3 дням, що відповідає практиці багатоденних велотурів у Карпатському та Подільському регіонах. Середні витрати одного туриста на добу становлять приблизно 2 600

грн, включаючи проживання, харчування, прокат велосипеду та інші витрати на сервісне обслуговування [48].

Прямі витрати туристів на рік можна розрахувати за формулою:

Прямі витрати туристів (грн/рік) = Кількість туристів на рік ×

Тривалість подорожі (днів) × Середні витрати на добу (грн), (3.2)

Підставляючи значення:

$$\text{Прямі витрати туристів (грн/рік)} = 80\,000 \times 3 \times 2\,750 = 660\,000\,000$$

Реалізація пілотної мережі веломаршрутів протяжністю 1 000 км дозволяє залучити близько 80 000 туристів на рік, а прямі витрати туристів можуть досягати 660 млн грн, що створює значний економічний ефект для місцевих громад та туристичної інфраструктури.

Для оцінки загального економічного ефекту від розвитку велотуризму необхідно враховувати мультиплікативний вплив туристичної діяльності на економіку регіонів. Це означає, що додаткові доходи створюються не лише безпосередньо в туристичній сфері, а й у суміжних секторах: транспорті, готельно-ресторанному бізнесі, роздрібній торгівлі та через локальні закупівлі товарів і послуг [48]. Для розрахунку сукупного економічного ефекту використовується коефіцієнт мультиплікатора, який відображає цей додатковий вплив. За методикою UNWTO (Tourism Satellite Account Framework, 2022) прийнято коефіцієнт мультиплікатора 1,6.

Сукупний економічний ефект розраховується за формулою:

Сукупний економічний ефект (грн/рік) =

Прямий економічний ефект (грн/рік) × Коефіцієнт мультиплікатора, (3.3)

Підставляючи конкретні дані:

$$\text{Сукупний економічний ефект (грн/рік)} = 624\,000\,000 \times 1{,}6 = 998\,400\,000$$

Реалізація мережі веломаршрутів дозволяє створити майже 1 млрд грн доданої вартості на рік. Ця сума включає як прямі доходи туристичного сектору, так і непрямі ефекти для малого та середнього бізнесу, транспортних і сервісних компаній, а також локальні економічні вигоди для громад, де проходять маршрути. Отже, розвиток велотуризму стає вагомим інструментом

стимулювання регіональної економіки та підвищення зайнятості населення.

Крім економічного впливу, розвиток велотуризму має важливий соціальний ефект, який проявляється у створенні нових робочих місць, розвитку малого бізнесу та підвищенні загальної якості життя населення. За методикою Всесвітньої туристичної організації (UNWTO), одне робоче місце у сфері гостинності та обслуговування туристів створюється на кожні 10–12 туристів на рік [48]. Відповідно, для прогнозованого потоку туристів розрахунок очікуваної кількості нових робочих місць можна здійснити за формулою:

$$\text{Кількість створених робочих місць (од.)} = \frac{\text{Прогнозований потік туристів (осіб)}}{\text{Коефіцієнт створення робочих місць (осіб на одне роб. місце)}}, \quad (3.4)$$

Підставляючи конкретні дані для прогнозованого потоку в 80 000 туристів на рік:

$$\text{Створені робочі місця (од.)} = \frac{80\,000}{12} = 6\,667$$

Розвиток велотуризму за умов такого туристичного потоку дозволяє створити приблизно 6 600–6 700 нових робочих місць, що позитивно впливає на зайнятість населення, розвиток місцевого бізнесу та економічний потенціал регіонів.

Це включає як сезонні, так і постійні робочі місця у готельному бізнесі, прокаті велосипедів, кафе та ресторанах, транспортному обслуговуванні та організації турів.

Велотуризм також сприяє розвитку малого бізнесу у сільських та віддалених громадах, оскільки туристи відвідують локальні агросадиби, ремісничі майстерні, кафе та сувенірні магазини. Додатково, зростання кількості велосипедистів позитивно впливає на екологію регіонів та знижує транспортне навантаження, адже частина поїздок заміщується на більш екологічний вид пересування.

Прогноз соціально-економічного ефекту до 2027 року представимо у табл. 3.2.

Реалізація національної мережі веломаршрутів передбачає значні початкові інвестиції, що становлять близько 5 160 млн грн. При цьому

прогнозований сукупний економічний ефект від повноцінного функціонування мережі до 2027 року оцінюється на рівні 998 млн грн на рік, з урахуванням прямого та мультиплікативного впливу туристичної діяльності на місцеву економіку.

Таблиця 3.2

Прогноз ефективності реалізації заходів до 2027 року

Показник	2025 (базовий рік)		2027 (прогноз)
Протяжність нових маршрутів, км			
Кількість туристів, осіб			
Прямі доходи від туристів, млн грн			
Сукупний економічний ефект (з мультиплікатором), млн грн			
Створені робочі місця, од.			
Податкові надходження (=18%), млн грн			

Джерело: розроблено автором на основі [9, 48, 49].

Щоб визначити орієнтовний строк окупності проєкту, можна скористатися класичною формулою для періоду окупності:

$$\text{Строк окупності (роки)} = \frac{\text{Загальні інвестиції}}{\text{Щорічний сукупний ефект}}, \quad (3.5)$$

Підставляючи числові значення:

$$\text{Строк окупності} = \frac{5\,160 \text{ млн грн}}{998 \text{ млн грн/рік}} = 5{,}17 \text{ роки}$$

З урахуванням очікуваного щорічного зростання туристичного потоку на 10–15 % після 2027 року строк окупності може бути скорочений і становитиме приблизно 5–6 років після повного запуску мережі.

Таким чином, хоча проєкт вимагає значних капіталовкладень, економічна доцільність його реалізації є очевидною. Інвестиції дозволяють створити інфраструктуру, яка забезпечить стабільний фінансовий ефект майже 1 млрд грн щорічно вже до 2027 року, а також сприятиме розвитку соціальної та економічної складової регіонів. Очікується створення понад 6,5 тисяч нових робочих місць у туристичній сфері та обслуговуванні.

ВИСНОВКИ

Проведене дослідження дозволило комплексно оцінити сучасний стан розвитку велотуризму в Україні, проаналізувати існуючу інфраструктуру, перспективні маршрути та очікуваний соціально-економічний ефект від реалізації стратегічних заходів.

У теоретичній частині роботи було досліджено поняття, класифікацію та особливості велотуризму, визначено його основні види та напрями розвитку. Виявлено, що велотуризм поєднує оздоровчу, рекреаційну та культурно-пізнавальну функції, а також забезпечує ефективне використання природних, історико-культурних та соціально-економічних ресурсів територій. Аналіз наукових джерел засвідчив, що у світі велотуризм є значним чинником економічного розвитку регіонів, а його інтеграція в міжнародні мережі, такі як EuroVelo, підвищує привабливість країн для туристів та сприяє зростанню доходів місцевих громад.

Дослідження інфраструктурних, природних та соціально-економічних передумов розвитку велотуризму показало, що Україна має значний потенціал завдяки наявності гірських та рівнинних ландшафтів, узбережжя морів, історичних пам’яток і туристичних центрів. Разом із тим, існуючі маршрути та велодоріжки характеризуються фрагментарністю, обмеженою довжиною та недостатнім рівнем сервісного забезпечення, що створює бар’єри для розвитку масового велотуризму.

Практична частина дослідження включала оцінювання існуючих веломаршрутів, аналіз сервісних об’єктів, перспективних напрямів та можливостей їх інтеграції у національні туристичні продукти. Було визначено пріоритетні регіони для розвитку національної мережі: Карпати, Поділля та Південний напрямок узбережжя Чорного моря. Також проведено аналіз потенційної інтеграції українських маршрутів до міжнародної мережі EuroVelo, що дозволяє залучити іноземних туристів та підвищити статус України як велосипедної дестинації.

Розроблено стратегічні напрями розвитку велотуризму, серед яких формування національної мережі велокоридорів, розвиток сервісної інфраструктури, цифровізація маршрутів, підвищення безпеки та створення системи моніторингу. Проведено економічні розрахунки очікуваного ефекту від реалізації проєкту. Прогнозовано, що при довжині мережі 1 000 км та помірному туристичному потоці в 80 000 осіб на рік прямий економічний ефект становитиме 624 млн грн, а з урахуванням мультиплікативного ефекту – 998 млн грн на рік. Очікувано створення понад 6 600 нових робочих місць у туристичній сфері та обслуговуванні, розвиток малого бізнесу у сільських громадах та покращення екологічної ситуації. Розраховано, що загальні інвестиційні витрати у 5 160 млн грн окупляться протягом 5–6 років після повного запуску мережі.

На основі проведеного дослідження сформульовано такі практичні рекомендації для розвитку велотуризму в Україні:

- формування національної мережі велокоридорів. Необхідно поступово з’єднати існуючі міські та регіональні маршрути у суцільну мережу довжиною не менше 1 000 км. Першочергову увагу слід приділити стратегічно важливим напрямкам: Карпати, Поділля та Південь України. Важливо забезпечити чітку маршрутизацію, маркування та нанесення інформаційних знаків для туристів;
- інтеграція українських маршрутів у міжнародну мережу EuroVelo. Для підвищення привабливості країни для іноземних туристів необхідно облаштовувати маршрути відповідно до європейських стандартів, забезпечувати інформаційну підтримку та цифрове відображення маршрутів у додатках і на сайтах EuroVelo;
- розвиток сервісної інфраструктури. Важливо створити мережу велопарковок, пунктів прокату, ремонтних станцій, облаштувати місця відпочинку та громадського харчування вздовж основних маршрутів. Сервісна інфраструктура має бути рівномірно розподілена, особливо в туристично привабливих регіонах;
- цифровізація маршрутів. Рекомендується впроваджувати GPS-

навігацію, мобільні додатки з інтерактивними картами, інформаційні стенди та QR-коди на маршрутах для покращення орієнтації та залучення молодіжної аудиторії;

- підвищення безпеки. Необхідно облаштовувати велосмуги, виділені ділянки на дорогах, освітлення маршрутів, пункти контролю швидкості транспортних засобів та регулярний моніторинг стану покриття. Безпека є ключовим фактором залучення туристів та запобігання ДТП із велосипедистами;
- створення системи моніторингу та оцінки ефективності. Рекомендується впровадити регулярний збір статистики про кількість туристів, відвідуваність маршрутів, обсяг доходів, стан інфраструктури та рівень задоволеності користувачів. Це дозволить оптимізувати витрати, коригувати стратегію розвитку та приймати обґрунтовані управлінські рішення.

Таким чином, реалізація запропонованих заходів дозволить не лише підвищити економічну ефективність розвитку велотуризму, а й забезпечити значний соціальний ефект: створення нових робочих місць, розвиток малого та середнього бізнесу в регіонах, покращення екологічної ситуації та інтеграцію України у європейський туристичний простір. Виконані розрахунки та рекомендації підтверджують доцільність інвестицій у розвиток велотуризму та визначають практичні кроки щодо його ефективного впровадження.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Бундаш В. Який стан велоінфраструктури в Україні та чи стає він кращим. Громадське радіо. URL: https://hromadske.radio/podcasts/ekomaybutnie-sohodni/yakyy-stan-veloinfrastruktury-v-ukraini-ta-chy-staie-vin-krashchym?utm_source . (дата звернення 15.01.2026)
2. Буховець Б. О. Ємельянова Д. В. Зайдун Д. А. Здоров'язбереження молоді як пріоритетний напрямок модернізації системи педагогічної освіти: навчально-методичний посібник для майбутніх учителів фізичної культури. Одеса: видавець Букаєв Вадим Вікторович, 2023. 103 с.
3. Велоінфраструктура вашого міста, чи всюди так погано?. URL: https://www.reddit.com/r/CyclingUkraine/comments/1mpz7px/велоінфраструктура_вашого_міста_чи_всюди_так/?utm_source (дата звернення 10.01.2026)
4. Велопарк для даунхілу. Буковель. Гірськолижний та SPA курорт в Карпатах. URL: https://bukovel.com/summer/velopark . (дата звернення 12.01.2026)
5. Головне управління Національної поліції у Львівській області. URL: https://lv.npu.gov.ua/news/vid-pochatku-roku-na-lvivshchyni-vnaslidok-dtp-zahynuly-shestero-velosypedystiv?utm_source . (дата звернення 16.01.2026)
6. Данилевич М. та ін. Альтернативний туризм: матеріали III Всеукраїнської науково-практичної конференції з міжнародною участю (17–18 жовтня 2024 року). Львів: ЛДУФК ім. Івана Боберського, 2025. 362 с.
7. ДБН В.2.3-5:2018 "Вулиці та дороги населених пунктів" №ДБН В.2.3-5:2018. Портал Єдиної державної електронної системи у сфері будівництва.URL: https://econstruction.gov.ua/laws_detail/3199686959802877315?doc_type=2 . (дата звернення 6.01.2026)
8. Департамент культури та туризму. Київська обласна військова адміністрація. URL: https://koda.gov.ua/kyyivska oda/oblderzhadministratsija/strukturni-pidrozdily-oda/upravlinnya-turyzmu/ . (дата звернення 16.01.2026)

9. Державна служба статистики України. URL: https://www.ukrstat.gov.ua/ . (дата звернення 18.01.2026)

10. Донець А. та ін. Навчальний посібник для проведення навчання за типовою загальною короткостроковою програмою підвищення кваліфікації для державних службовців та службовиць і посадових осіб місцевого самоврядування. Молодіжна політика, заснована на підходах участі. URL: https://diiukraine.org/wp-content/uploads/2024/01/1680ae0ef2.pdf . (дата звернення 8.02.2026)

11. Єрко А.В., Мельнійчук М.М., Єрко І.В. Конструктивно-географічні засади організації спортивно-оздоровчого туризму Волинської області: монографія. Луцьк : ПП Іванюк, 2023. 212 с.

12. За 5 місяців в Україні сталося 496 ДТП за участю велосипедистів, з них – 54 смертельні. Громадське радіо. URL: https://hromadske.radio/news/2021/06/16/za-5-misiatsiv-v-ukraini-stalosia-496-dtp-za-uchastiu-velosypedystiv-z-nykh-54-smertel-ni?utm_source . (дата звернення 18.01.2026)

13. Іванов М., Сабуров А. Особливості розвитку велосипедного туризму в Україні. URL: https://www.researchgate.net/publication/353914690_OSOBLIVOSTI_ROZVITKU_VELOSIPEDNOGO_TURIZMU_V_UKRAINI. (дата звернення 20.01.2026)

14. Ілляшенко С. М. Передумови повоєнного розвитку туризму в регіонах України. Маркетингові та організаційні механізми повоєнного розвитку галузі гостинності та туризму України : матеріали 2-ї Всеукр. наук.-практ. конф., 26-27 листопада 2024 р. Харків: НТУ "ХПІ", 2024. С. 491-494.

15. Канський В. С., Ставська Ю. В., Кізюн А. Г. Дослідження ландшафтів Буго-Дністерського вододілу для розвитку велотуризму Вінниччини. Landscape Science. 2024. № 6(2). С. 95–110. URL: https://doi.org/10.31652/2786-5665-2024-6-95-110 . (дата звернення 20.01.2026)

16. Касіянчук М. Веломаршрути України: куди і як поїхати?. 24 Канал. URL: https://travel.24tv.ua/velomarshruti-ukrayini-kudi-yak-poyihati-ostanni-

novini_n1404309?utm_source . (дата звернення 2.01.2026)

17. Каткова Т., Матюх С. Особливості маркетингового управління в туристичному бізнесі. Development Service Industry Management. 2023. № 2. С. 48–52.

18. Коллегаєв М. Ю., Бабешко М. С. Перспективи українського велотуризму в контексті досвіду реалізації стратегії розвитку велоруху в країнах ЄС. Київський науково-педагогічний вісник. Науковий журнал. 2021. С. 39–47. URL: https://khnnra.edu.ua/wp-content/uploads/2022/12/Kollegayev-MYU-Perspektyvy-ukrai-nskogo-veloturyzmu-v-konteksti-dosvidu-realizatsii-strategii-rozvytku-veloruhu-v-krai-nah-YES.pdf . (дата звернення 22.01.2026)

19. Кравченко О. О. Інклюзивний туризм: підручник. МОН України, Уманський держ. пед. ун-т імені Павла Тичини. Умань: ЦП Компринт, 2022. 280 с.

20. Лахно О. П. та ін. Збірник матеріалів XXIV наукової конференції здобувачів вищої освіти факультету історії та географії. Березень 2021 року. Полтава: ІВЦ ПНПУ, 2021. 312 с.

21. Лесишин І. Скільки кілометрів велодоріжок облаштували у Києві в 2019 році. The Village Україна. URL: https://www.village.com.ua/village/city/city-news/292495-skilki-kilometriv-velodorizhok-oblashtuvali-u-kievi-v-2019-rotsi?utm_source . (дата звернення 2.02.2026)

22. Мальська М. та ін. Війна та туризм: матеріали міжнародної науково-практичної конференції (Київ, 11 листопада 2022 р.) К.:ТОВ «Геопринт»,2022. 319 с.

23. Матвійчук Л.Ю та ін. Перспективи розвитку туризму в Україні та світі: управління, технології, моделі: колективна монографія. Видання п‘яте. Луцьк: ІВВ Луцького НТУ, 2019.320 с.

24. Медвідь Л. Особливості велотуризму та його Інфраструктури. Вісник львівського університету. Серія міжнародні відносини. 2016. Випуск 40. с. 162–170.URL: https://publications.lnu.edu.ua/bulletins/index.php/intrel/article/download/

3351/9469 . (дата звернення 22.01.2026)

25. Міністерство захисту довкілля та природних ресурсів України – офіційний сайт. URL: https://mepr.gov.ua/ . (дата звернення 20.01.2026)

26. Міністерство культури України. URL: https://mincult.gov.ua/ . (дата звернення 2.01.2026)

27. Національна поліція України. Офіційний сайт. URL: https://npu.gov.ua/ . (дата звернення 22.02.2026)

28. Ніколайчук О. Політика туристичного брендингу для просування національного туристичного продукту: досвід країн Центрально-Східної Європи. Галицький економічний вісник № 2. 2020. С. 64-77.

29. Олеськів М. Аналітичний звіт щодо туристичних потоків 2023. ДАРТ. URL: https://www.kmu.gov.ua/storage/app/sites/1/17-civik-2018/zvit2023/zvit_DART_2023.pdf . (дата звернення 23.01.2026)

30. Поп'юк Я.А. Тези доповідей студентської наукової конференції Чернівецького національного університету (12-15 травня 2025 року). Географічний факультет. Чернівці: Чернівец. нац. ун-т ім. Ю. Федьковича, 2025. 237 с.

31. Павлюк С., Орлова М. Особливості організації велотуризму в Михіївській територіальній громаді. Ефективна економіка, 2021, № 9. URL: https://doi.org/10.32702/2307-2105-2021.9.89 (дата звернення 20.01.2026).

32. Про схвалення Стратегії розвитку туризму та курортів на період до 2026 року: Розпорядж. Каб. Міністрів України від 16.03.2017 № 168-р. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/168-2017-р#Text. (дата звернення 2.01.2026).

33. Про туризм: Закон України від 15.09.1995 № 324/95-ВР: станом на 15 листоп. 2024 р. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/324/95-вр#Text. (дата звернення 3.01.2026).

34. Про фізичну культуру і спорт: Закон України від 24.12.1993 № 3808-XII: станом на 12 жовт. 2025 р. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3808-12#Text. (дата звернення 23.01.2026)

35. Сенців А. Розвиток велотуризму у Львівській області. Громадський

Проект. URL: https://vgblv.pb.org.ua/projects/12 . (дата звернення 3.01.2026)

36. Скабара Р.М. Велосипедний туризм як форма активної рекреації. Париж, Франція. 2021. С. 79. URL: https://ojs.ukrlogos.in.ua/index.php/logos/article/view/8745/8703 (дата звернення 23.02.2026).

37. У Карпатах відкрили перший відрізок міжнародного велошляху, що з'єднає 5 країн dovkola. dovkola. URL: https://dovkola.media/u-karpatakh-vidkryly-pershyy-vidrizok-mizhnarodnoho-veloshliakhu-shcho-z-iednaie-5-krain/?utm_source . (дата звернення 3.02.2026).

38. Федорович В.І. Розвиток велосипедного туризму. URL: http://dspace.puet.edu.ua/bitstream/123456789/13225/1/Диплом%20Федорович.pdf / (дата звернення 13.02.2026).

39. Чеховської Л. Проблеми активізації рекреаційно-оздоровчої діяльності населення : матеріали XIV Міжнародної науково-практичної конференції (10–11 травня 2024 року, м. Львів). Львів: ЛДУФК ім. Івана Боберського, 2024. 336 с.

40. A new cycling route will open in the Carpathians: 400 km of adventure and beauty. Visit Ukraine – Service Portal about Ukraine 24/7. URL: https://visitukraine.today/blog/6759/a-new-cycling-route-will-open-in-the-carpathians-400-km-of-adventure-and-beauty?utm_source . (дата звернення 24.02. 2026)

41. Activists in Lviv calculated the length of the bicycle network using their own software solution – Pragmatika.media. URL: https://pragmatika.media/en/news/aktyvisty-u-lvovi-pidrakhuvaly-dovzhynu-velomerezhi-za-dopomohoiu-vlasnoho-prohramnoho-rishennia/?utm_source . (дата звернення 24.01.2026)

42. Activity - Карпатський національний природний парк. Карпатський національний природний парк. URL: https://karpatskyi-park.in.ua/en/activity/?utm_source . (дата звернення 15.01.2026).

43. Bicycle Route EuroVelo 4 covers 700 km from Lviv to Kyiv. Special

Ukraine Tours with experienced Kyiv Tour Guide. URL: https://ukraine-kiev-tour.com/2017/eurovelo-4-route-lviv-kyiv.html?utm_source . (дата звернення 4.01.2026).

44. Bicycle Tourism in Ukraine : Central Europe cycle route - EuroVelo 4. EuroVelo. URL: https://en.eurovelo.com/ev4/ukraine?utm_source . (дата звернення 4.01.2026).

45. Cycling in Ukraine: best fall routes. OBOZ.UA. URL: https://eng.obozrevatel.com/section-news/news-cycling-in-ukraine-best-fall-routes-17-11-2023.html?utm_source . (дата звернення 18.01.2026).

46. Digital Transformation. UN Tourism. Bringing the world closer. URL: https://www.untourism.int/digital-transformation . (дата звернення 4.01.2026).

47. Dniprohills – tourist route. Дніпровські кручі – туристичний шлях. URL: https://dniprohills.info/en/?utm_source . (дата звернення 23.01.2026).

48. ECF. European Cyclists' Federation,. URL: https://ecf.com/ . (дата звернення 15.01.2026).

49. EuroVelo for Professionals. URL: https://pro.eurovelo.com/ . (дата звернення 18.01.2026).

50. Geographical prerequisites of organization of bike rest as a variety of active leisure in Kharkiv. Geographical Education and Cartography. 2020. No. 32. URL: https://doi.org/10.26565/2075-1893-2020-32-02 . (дата звернення 15.01.2026).

51. Kashuba O., Hudz S. Abroad experience of the formation of a bicycle network and its impact on the creation of cycling centers in Ukraine. Vìsnik Nacìonal′nogo unìversitetu "L′vìvs′ka polìtehnìka". Serìâ Arhìtektura. 2023. Vol. 5, no. 2. P. 67–76. URL: https://doi.org/10.23939/sa2023.02.067 . (дата звернення 10.01.2026).

52. Kolomytseva O., Vasylchenko L., Pepchuk S. Features of the application of marketing tools in the tourism sector. Actual Problems of Economics. 2025. Vol. 1, no. 286. P. 6–13.

53. Kyiv Cycling Concept. English Overview. URL: http://avk.org.ua/en/wp-content/uploads/2018/02/Kyiv-Cycling-Concept_English-Overview.pdf?utm_source .

(дата звернення 5.03.2026).

54. Of the cycling infrastructure development of the Irpin territorial community. URL: https://imr.gov.ua/wp-content/uploads/2023/07/Concept-of-bicycle-infrastructure-development-of-the-Irpin-urban-territorial-community.pdf?utm_source . (дата звернення 2.01.2026).

55. Pavliuk S., Orlova M. Features of the organization of bicycle tourism in Myhiiv territorial community. Efektyvna ekonomika. 2021. No. 9. URL: https://doi.org/10.32702/2307-2105-2021.9.89 . (дата звернення 25.01.2026).

56. Ryabev A. A., Pysareva I. V., Kravtsova S. V. The Infrastructural Support of Tourism on the Example of the Cycling Infrastructure. Business Inform. 2023. Vol. 4, no. 543. P. 73–79. URL: https://doi.org/10.32983/2222-4459-2023-4-73-79 . (дата звернення 15.03.2026).

57. Samoilenko V. Micromobility has approached Ukraine. URL: https://rubryka.com/en/article/micromobility-has-approached-ukraine/?utm_source . (дата звернення 5.02.2026)

58. TourDeFort - Веломаршрут фортецями Слобожанщини. URL: https://www.tourdefort.kh.ua/?utm_source . (дата звернення 25.01.2026)

59. Ukraine introduces "Bicycle to School" online platform with educational materials and safety tests for students and teachers. URL: https://rubryka.com/en/2023/11/17/v-ukrayini-zapustyly-platformu-velosypedom-do-shkoly-yak-pratsyuye-rishennya/?utm_source . (дата звернення 20.03.2026).

ДОДАТКИ

Додаток А



Міністерство освіти і науки України
Національний університет біоресурсів і природокористування України
Харківський національний економічний університет імені Семена Кузнеця
Національний університет харчових технологій
Полтавський фаховий коледж підприємництва і ресторанного бізнесу
Київський фаховий коледж туризму та готельного господарства

ЄВРОІНТЕГРАЦІЙНІ ПРОЦЕСИ В ГОТЕЛЬНО-РЕСТОРАННОМУ ТА ТУРИСТИЧНОМУ БІЗНЕСІ УКРАЇНИ

ТЕЗИ ДОПОВІДЕЙ

ІІ ВСЕУКРАЇНСЬКОЇ НАУКОВО-ПРАКТИЧНОЇ СТУДЕНТСЬКОЇ КОНФЕРЕНЦІЇ

12 березня 2026 року, м. Київ

КИЇВ 2026

УДК 338.48:339.923:061.1ЄС(477)

Рекомендовано до друку рішенням Вченої ради економічного факультету Національного університету біоресурсів і природокористування України (протокол №9 від 24 березня 2026 р.)

Євроінтеграційні процеси в готельно-ресторанному та туристичному бізнесі України: збірник тез доповідей ІІ Всеукраїнської науково-практичної студентської конференції (12 березня 2026 р.). Київ: НУБіП України. 2026. 258 с.

Редакційна колегія:

Мельниченко С. В. – доктор економічних наук, професор, завідувач кафедри готельно-ресторанної справи та туризму НУБіП України
Козловський Є. В. – кандидат наук з державного управління, доцент кафедри готельно-ресторанної справи та туризму НУБіП України
Олюніна С. Л. – викладач кафедри готельно-ресторанної справи та туризму НУБіП України

У збірнику тез доповідей ІІ Всеукраїнської науково-практичної студентської конференції висвітлюються результати наукових досліджень студентської молоді з питань, присвячених євроінтеграційним процесам у сфері готельно-ресторанного та туристичного бізнесу України. У матеріалах розглядаються виклики та перспективи адаптації галузі туризму в умовах євроінтеграції, інноваційні технології в закладах HoReCa, туристичне країнознавство, організація дозвілля молоді.

Конференція проводиться з метою посилення профорієнтаційної роботи із залучення активної шкільної молоді до навчання в НУБіП України, посилення наукової складової підготовки здобувачів ступеня вищої освіти «Бакалавр» і «Магістр», оприлюднення результатів їх дослідницької роботи, підвищення ефективності, якості наукових досліджень, обміну досвідом і представлення результатів науково-дослідної діяльності, обговорення дискусійних питань та визначення пріоритетів подальшого розвитку науки.
Видання розраховане для здобувачів вищої освіти, дослідників, викладачів, суб'єктів підприємницької діяльності.

Матеріали друкуються в авторській редакції. За виклад, зміст і достовірність матеріалів відповідають автори. Позиція редакції не завжди може збігатися з точкою зору автора.

© Колектив авторів, 2026
© НУБіП України, 2026

ЙОВЕНКО Ярослава	МЕНЕДЖМЕНТ ТУРИЗМУ: СТРАТЕГІЧНІ ПІДХОДИ, ЦИФРОВІЗАЦІЯ ТА КРАЇНОЗНАВЧИЙ АНАЛІЗ	51
КАТУГІН Олексій	ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ СІЛЬСЬКОГО ЗЕЛЕНОГО ТУРИЗМУ В ЧЕРКАСЬКІЙ ОБЛАСТІ: ЕКОНОМІЧНИЙ ТА СОЦІАЛЬНИЙ ЕФЕКТ	53
КИРИЧЕНКО Катерина	РОЗВИТОК ВЕЛОТУРИЗМУ В УКРАЇНІ	55
КИРПИЧ Ольвія	ЄВРОІНТЕГРАЦІЙНИЙ ВЕКТОР РОЗВИТКУ ОРГАНІЗАЦІЙНОЇ КУЛЬТУРИ ТУРИСТИЧНОГО ОПЕРАТОРА (НА ПРИКЛАДІ JOIN UP!)	57
КОВАЛЬЧУК Дар'я	ТУРИЗМ В УМОВАХ ВОЄННОГО СТАНУ В УКРАЇНІ	59
КОВТУН Яна	РОЗВИТОК ВЕЛОТУРИЗМУ ЯК НАПРЯМУ АКТИВНОГО ВІДПОЧИНКУ В УКРАЇНІ	61
КОЗИРЕНКО Анна	РОЗВИТОК ВІЙСЬКОВО-ІСТОРИЧНОГО ТУРИЗМУ В УКРАЇНІ: ПОСТКОНФЛІКТНЕ ВІДНОВЛЕННЯ	63
КУЧЕРЯВИЙ Віталій	РОЛЬ СІЛЬСЬКОГО (ЗЕЛЕНОГО) ТУРИЗМУ У ФОРМУВАННІ СПЕЦІАЛІЗАЦІЇ МАЛОГО БІЗНЕСУ НА СЕЛІ	65
KUCHERIAVYI Andrii	RECREATIONAL ACTIVITIES AS A DRIVER OF TOURISM DESTINATION DEVELOPMENT	67
МАССЕЛЬ Юрій	ПЕРСПЕКТИВИ ЄВРОІНТЕГРАЦІЇ ТУРИСТИЧНОЇ ІНДУСТРІЇ УКРАЇНИ	69
НЕМИКІНА Марія	СТРАТЕГІЇ ФОРМУВАННЯ КОНКУРЕНТНИХ ПЕРЕВАГ ТУРИСТИЧНОГО ПІДПРИЄМСТВА В УМОВАХ СУЧАСНОГО РИНКУ	71
ОДНОКІННА Дарія	ФОРМУВАННЯ МАРКЕТИНГОВОЇ СТРАТЕГІЇ ТУРИСТИЧНОГО ПІДПРИЄМСТВА	73
ОРЛОВА Іванна	AGILE-МЕНЕДЖМЕНТ ЯК СУЧАСНИЙ ПІДХІД ДО УПРАВЛІННЯ ТУРИСТИЧНИМИ КОМПАНІЯМИ	75
ПЕНТЮК Максим	МАРКЕТИНГОВІ ПІДХОДИ ДО ПРОСУВАННЯ ТУРИСТИЧНИХ ПРОДУКТІВ	77
ПЕТРІВСЬКА Софія	ГАСТРОНОМІЧНИЙ КОМПОНЕНТ ЯК ЧИННИК ПІДВИЩЕННЯ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ ОБ'ЄКТІВ СІЛЬСЬКОГО ТУРИЗМУ	79
ПІЩАНА Софія	РОЗВИТОК ВОДНОГО ТУРИЗМУ НА ДНІПРІ ТА ЙОГО ПРОТОКАХ	81
ПОВЗУН Марія	АНТАРКТИДА ЯК ТУРИСТИЧНА ДЕСТИНАЦІЯ: ПОТЕНЦІАЛ ТА РИЗИКИ	83
ПОМА Вікторія	КРЕАТИВНІ ІНДУСТРІЇ У ФОРМУВАННІ ТУРИСТИЧНОЇ ПРИВАБЛИВОСТІ МІСТ УКРАЇНИ	85
ПОПОВА Поліна	ОСОБЛИВОСТІ РОЗВИТКУ ТУРИЗМУ УКРАЇНИ В УМОВАХ ВІЙНИ	87
РАДЧЕНКО Вікторія	ВИКОРИСТАННЯ ФЕСТИВАЛЬНОГО РУХУ ДЛЯ РОЗВИТКУ ВНУТРІШНЬОГО ТУРИЗМУ	89
САВЕЛЬЄВА Тетяна	РОЗРОБКА СТРАТЕГІЇ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ ТУРИСТИЧНОГО ПІДПРИЄМСТВА	91
САХЕІШВІЛІ Владислава	СІЛЬСЬКИЙ ТУРИЗМ – ПЕРСПЕКТИВНА СКЛАДОВА ЕКОНОМІЧНОГО РОЗВИТКУ СІЛЬСЬКИХ ТЕРИТОРІЙ	94

РОЗВИТОК ВЕЛОТУРИЗМУ В УКРАЇНІ

КИРИЧЕНКО Катерина,
здобувачка освітнього ступеня «Бакалавр»
спеціальності «Туризм та рекреація»,
НУБіП України, м. Київ

Велотуризм є одним із найбільш динамічних і доступних видів активного туризму, що поєднує рекреаційні, спортивні, екологічні та пізнавальні функції. В Україні інтерес до велосипедних подорожей значно зріс упродовж останніх років, що зумовлено як глобальними трендами сталого розвитку, так і внутрішніми соціально-економічними умовами.

Велотуризм дедалі частіше розглядається як інструмент розвитку територій, особливо сільських та гірських регіонів. У світі він активно розвивається як складова сталого туризму, сприяючи зменшенню негативного впливу на довкілля та популяризації здорового способу життя. Для України розвиток велотуризму є особливо актуальним у контексті відновлення туристичної галузі, активізації внутрішнього туризму та підвищення туристичної привабливості регіонів [1].

На сьогодні велотуризм в Україні розвивається переважно через регіональні ініціативи, міжнародні проєкти та діяльність громадських організацій. Загальнодержавна система обліку велотуристів відсутня, однак наявні інфраструктурні показники та реалізовані маршрути свідчать про поступальний розвиток цього напряму. У цих умовах ключового значення набуває аналіз конкретних велотуристичних маршрутів і проєктів, які вже функціонують або перебувають на етапі впровадження в різних регіонах України (табл. 1).

Таблиця 1

Основні діючі та заплановані велотуристичні маршрути

Маршрут / проєкт	**Регіон**	**Ключові характеристики**
EuroVelo 4	Західна та Центральна Україна	Частина європейської мережі; проходить від кордону з Польщею через Львівську, Житомирську області до Києва
VeloKraina	Івано-Франківська обл.	Понад 1 300 км маркованих маршрутів; більше 50 трас, туристичні стоянки, сервіси
Карпатський веломаршрут	Карпати	Міжрегіональний маршрут довжиною близько 400 км, поетапне введення в експлуатацію
Dnipro Hills	Уздовж Дніпра	Туристичний маршрут орієнтовною довжиною 1 800 км, поєднання вело- та гастротуризму
Міські веломережі	Львів, Київ, Харків	Розвиток міської інфраструктури: у Львові - близько 17 км нових велодоріжок (2025 р.)

Джерело: сформовано автором на основі [2]

Дані таблиці 1 відображають формування сучасного велотуристичного продукту в Україні та характеризують просторову організацію і рівень інфраструктурного забезпечення велотуризму. Найбільш активний розвиток спостерігається в Карпатському регіоні, де веломаршрути поєднуються з природно-рекреаційними ресурсами та сільським туризмом. Водночас міжнародні ініціативи, зокрема маршрут EuroVelo 4, сприяють інтеграції України в європейську систему сталого туризму, тоді як міські велосипедні мережі виконують допоміжну туристичну функцію.

Зазначимо, що велотуризм має значний мультиплікативний ефект на розвиток територій. По-перше, він стимулює малий та середній бізнес, зокрема садиби, кафе, прокат велосипедів і сервісні майстерні. По-друге, велотуризм сприяє диверсифікації туристичних продуктів, особливо у сільських регіонах, надаючи можливості для організації активного та пізнавального відпочинку. Крім того, він створює передумови для цілорічної туристичної активності, особливо в поєднанні з подієвим, гастрономічним та екотуризмом. Внаслідок цього формується позитивний імідж регіонів як безпечних та екологічно відповідальних для туристів.

Попри позитивні зрушення, розвиток велотуризму в Україні стримується низкою проблем. Серед основних чинників – фрагментарність велосипедної інфраструктури та відсутність міжрегіональної узгодженості маршрутів, недостатній рівень сервісного забезпечення на туристичних трасах, а також відсутність національної стратегії розвитку велотуризму як складової туристичної політики. Подальший розвиток велотуризму доцільно пов'язувати з інтеграцією українських маршрутів у європейську мережу EuroVelo, створенням комплексних туристичних продуктів (вело-, агро-, гастро- та еко-туризм), стандартизацією маршрутів та сервісів, а також включенням велотуризму до стратегій сталого розвитку громад і регіонів.

Таким чином, велотуризм в Україні має значний потенціал як інструмент регіонального розвитку, підвищення туристичної привабливості територій та впровадження принципів сталого туризму. Функціонуючі маршрути та зростання популярності велосипедних подорожей свідчать про доцільність системного підходу до формування національного велотуристичного продукту.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Кашуба О., Гудзь С. Закордонний досвід формування велосипедної мережі та його вплив на створення велоцентрів в Україні. Вісник університету "Львівська політехніка". Серія: Архітектура. 2023. № 5 (2). С. 67-76.
2. EuroVelo. Мережа європейських велосипедних маршрутів. URL: https://eurovelo.com/

Науковий керівник: к. е. н., доцент Кудінова І.П.