

Харківський національний університет імені В. Н. Каразіна
ННІ Каразінський інститут міжнародних відносин та туристичного бізнесу
Кафедра світової політики, дипломатії та туризму

ДО ЗАХИСТУ
завідувач кафедри
світової політики, дипломатії
та туризму
доц. Парфіненко А. Ю.

Кваліфікаційна бакалаврська робота

На тему: **«ВЕЛОСИПЕДНИЙ ТУРИЗМ ЯК ЧАСТИНА
НАЦІОНАЛЬНОЇ ТУРИСТИЧНОЇ ПОЛІТИКИ НОРВЕГІЇ»**

Виконав: студент 4 курсу, групи
УТМ-41, спеціальності 242 «Туризм»
Храпков І. А.

Керівник: к. і. н,
Аксьонова Н. В.

Рецензент: проф. Воронянський О. В.

Підсумкова оцінка:

за національною шкалою: _____

кількість балів: _____

Голова Екзаменаційної комісії

(підпис)

Покоłodна М. М.
(прізвище та ініціали)

Харків – 2025

Міністерство освіти і науки України

Харківський національний університет імені В. Н. Каразіна

ІНІ Каразінський інститут міжнародних відносин та туристичного бізнесу

Кафедра світової політики, дипломатії та туризму

Рівень вищої освіти (освітньо-кваліфікаційний рівень) перший

(бакалаврський)

Спеціальність 242 «Туризм»

ЗАТВЕРДЖУЮ

завідувач кафедри світової
політики, дипломатії та туризму
доц. Парфіненко А. Ю.

“ ” _____ 2025 року

ЗАВДАННЯ

НА КВАЛІФІКАЦІЙНУ БАКАЛАВРСЬКУ РОБОТУ (ПРОЄКТ)

Храпков Ілля Андрійович

(прізвище, ім'я, по батькові студента)

Тема роботи: **«Велосипедний туризм як частина національної туристичної політики Норвегії»**

керівник роботи Аксьонова Наталя Володимирівна, к. іст. н., доц.

(прізвище, ім'я, по батькові, науковий ступінь, вчене звання)

затверджені наказом по університету від 04.04. 2025 року № 4002-5/893

2. Строк подання студентом роботи 02.06.2025 р.

3. Перелік питань, які потрібно розробити

- Дослідити сутність поняття велосипедного туризму, його місце в туристичній індустрії та історію розвитку.
- Визначити класифікацію та видові особливості велосипедного туризму.
- Проаналізувати світовий досвід розвитку велосипедного туризму.

- Охарактеризувати ресурсну базу розвитку велосипедного туризму в Норвегії.
- Провести аналіз стану розвитку велосипедного туризму в Норвегії, включаючи інфраструктуру, маршрути та роль у місцевій економіці.
- Визначити основні виклики та перспективи розвитку велосипедного туризму в Норвегії, що можуть бути адаптовані для України.
- Сформулювати практичні рекомендації для України з урахуванням норвезького досвіду.

4. План роботи

№ з/п	Назва етапів роботи
1	Розділ 1. Теоретичні основи дослідження велосипедного туризму
2	Розділ 2. Аналіз розвитку велосипедного туризму в Норвегії: досвід для України

5. Дата видачі завдання

22.02.2025 р.

Студент



Храпков І. А.

Керівник роботи



Аксьонова Н. В.

АНОТАЦІЯ

Дипломна робота викладена на 66 сторінках, вона містить два розділи, 6 рисунків, 13 таблиць, 57 пунктів в списку джерел.

Об'єктом дослідження постає велосипедний туризм в Норвегії. Предметом дослідження є особливості велосипедного туризму в Норвегії, його вплив на економіку, громади та довкілля, а також можливості адаптації досвіду для України.

У першому розділі представлені теоретичні основи дослідження велосипедного туризму. Другий розділ присвячений аналізу ресурсної бази, інфраструктури та сучасного стану розвитку велосипедного туризму в Норвегії, а також визначенню викликів та перспектив його застосування в Україні. За результатами дослідження зроблено висновки та пропозиції щодо впровадження норвезького досвіду в національну туристичну політику України.

Ключові слова: велосипедний туризм, Норвегія, сталий туризм, інфраструктура, туристична політика, досвід для України.

ANNOTATION

The thesis is laid out on 66 pages, it contains two sections, 6 figures, 13 tables, 57 items in the list of sources.

The object of research is the bicycle tourism in Norway. The subject of the study is the characteristics of bicycle tourism in Norway, its impact on the economy, local communities and the environment, as well as opportunities for applying this experience in Ukraine.

The first chapter presents the theoretical foundations of bicycle tourism research. The second section is devoted to the resource base, infrastructure, and current state of bicycle tourism in Norway, as well as the challenges and prospects of applying this experience in Ukraine. Based on the results of the research, conclusions and proposals were made regarding the integration of Norwegian practices into Ukraine's national tourism policy.

Key words: bicycle tourism, Norway, sustainable tourism, infrastructure, tourism policy, experience for Ukraine.

ЗМІСТ

ВСТУП	3
РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИЧНІ ОСНОВИ ДОСЛІДЖЕННЯ ВЕЛОСИПЕДНОГО ТУРИЗМУ	6
1.1 Велосипедний туризм як частина туристичної індустрії	6
1.2 Класифікація та видова структура велосипедного туризму	12
1.3 Світовий досвід розвитку велосипедного туризму	15
РОЗДІЛ 2. АНАЛІЗ РОЗВИТКУ ВЕЛОСИПЕДНОГО ТУРИЗМУ В НОРВЕГІЇ: ДОСВІД ДЛЯ УКРАЇНИ	20
2.1 Ресурсна база велосипедного туризму в Норвегії	20
2.2 Аналіз розвитку велосипедного туризму в Норвегії	26
2.3 Досвід Норвегії у сфері велосипедного туризму: виклики та перспективи для України	37
ВИСНОВКИ	54
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ	60
ДОДАТКИ	64

ВСТУП

Сучасні глобальні тенденції у сфері туризму свідчать про зростання інтересу до сталих, екологічно безпечних і активних форм подорожей. Серед них особливе місце посідає велосипедний туризм — форма активного відпочинку, яка поєднує рекреацію, пізнання територій та фізичну активність. Його популярність зростає як у містах, так і в регіонах із розвинутою природною інфраструктурою. Особливо яскраво ця тенденція проявляється в країнах Північної Європи, зокрема в Норвегії, де велосипедний туризм уже став елементом державної політики сталого розвитку та інструментом регіонального розвитку.

Актуальність теми дослідження зумовлена необхідністю вивчення успішного досвіду формування велосипедної інфраструктури та інтеграції велотуризму в загальну туристичну стратегію країни. Норвегія демонструє приклад збалансованого розвитку туризму, в якому поєднуються економічна ефективність, екологічна обережність та соціальна відповідальність. В умовах, коли Україна перебуває на етапі формування національної політики у сфері сталого туризму, аналіз норвезького підходу до розвитку велосипедного туризму є не лише пізнавальним, а й практично значущим.

Об'єктом дослідження кваліфікаційної роботи обрано велосипедний туризм у Норвегії.

Предметом дослідження виступають особливості велосипедного туризму в Норвегії, а також його вплив на економіку, громади та довкілля; досвід для України.

Ступінь вивченості проблеми є доволі високою в міжнародній науковій літературі: активно досліджуються економічні, екологічні та соціальні ефекти велотуризму. Водночас у вітчизняній науці тематика велосипедного туризму ще не має достатньої глибини, особливо щодо прикладу Норвегії.

Метою дослідження є оцінка рівня розвитку велосипедного туризму в Норвегії, виявлення його ключових структурних, інфраструктурних і політичних особливостей, обґрунтування його ролі у формуванні сталого туристичного середовища, а також виокремлення напрямів, які можуть бути використані для вдосконалення національної туристичної політики України.

У процесі дослідження розв'язувалися наступні завдання:

- Дослідити сутність поняття велосипедного туризму, його місце в туристичній індустрії та історію розвитку.
- Визначити класифікацію та видові особливості велосипедного туризму.
- Проаналізувати світовий досвід розвитку велосипедного туризму.
- Охарактеризувати ресурсну базу розвитку велосипедного туризму в Норвегії.
- Провести аналіз стану розвитку велосипедного туризму в Норвегії, включаючи інфраструктуру, маршрути та роль у місцевій економіці.
- Визначити основні виклики та перспективи розвитку велосипедного туризму в Норвегії, що можуть бути адаптовані для України.
- Сформулювати практичні рекомендації для України з урахуванням норвезького досвіду.

Методами дослідження стали порівняльний аналіз, системний підхід, картографічний огляд, вивчення статистичних матеріалів, а також контент-аналіз наукових публікацій, звітів і стратегічних документів.

Інформаційною базою дослідження слугували офіційні дані органів влади Норвегії (Norwegian Public Roads Administration, Innovation Norway), матеріали Європейської федерації велосипедистів (ECF), звіти OECD, дослідження у журналах таких як Tourism Economics, Sustainable Cities and Society, а також аналітичні звіти про функціонування маршрутів EuroVelo. Частина джерел має публікаційний характер, частина — статистичний або нормативно-аналітичний. У роботі також враховано проблеми, пов'язані з

обмеженим доступом до деяких першоджерел та фрагментарністю окремих статистичних даних.

Апробація результатів дослідження. Результати дослідження апробовані на Всеукраїнській науковій конференції «Стратегічні пріоритети європейської та світової політики: дипломатія, економіка, туризм» (Харків, 24 квітня 2025 року) викладені в тезах, що опубліковані в збірнику «Стратегічні пріоритети європейської та світової політики: дипломатія, економіка, туризм: матеріали Всеукраїнської науково-практичної конференції з нагоди міжнародного дня багатосторонності і дипломатії в ім'я миру та з нагоди 50-річчя підписання Гельсінського заключного акту, 24 квітня 2025 року, м. Харків» [Електронний ресурс] / редкол. : А. Ю. Парфіненко, С. І. Лиман, М. Ю. Онацький, П. О. Подлепіна, Г. С. Панасенко, І. О. Панова, М. І. Писаревський, В. В. Сичова. Харків : ХНУ імені В. Н. Каразіна, 2025. С. 163-166.

Структура роботи. Робота складається зі вступу, двох розділів, висновків, 9 додатків. Містить 59 сторінок основного тексту, 6 рисунків та 13 таблиць. Список використаних джерел включає 57 позицій.

РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИЧНІ ОСНОВИ ДОСЛІДЖЕННЯ ВЕЛОСИПЕДНОГО ТУРИЗМУ

1.1 Велосипедний туризм як частина туристичної індустрії

Велосипедний туризм є формою активного туризму, яка ґрунтується на використанні велосипеда як основного засобу пересування під час подорожей рекреаційного, пізнавального або спортивного характеру. Цей вид туризму охоплює як індивідуальні, так і організовані подорожі, що можуть тривати від одного дня до кількох тижнів. Велосипедний туризм тісно пов'язаний із такими напрямками, як екотуризм, сільський туризм, гастрономічний туризм і так званий «повільний туризм», адже передбачає неспішне ознайомлення з природним, історичним і культурним середовищем території.

Велосипедний туризм класифікують за включенням в туристичний досвід. Виділяють три основні форми: *cycling holidays* – коли подорож велосипедом є основною метою мандрівки; *holiday cycling* – коли велосипедні поїздки є другорядною активністю під час відпочинку; *cycling day visits* – одноденні подорожі без ночівлі. Такий підхід дозволяє аналізувати велосипедний туризм у контексті ширших туристичних практик.

Історично велосипедний туризм виник у другій половині XIX століття, коли розвиток технологій зробив велосипед доступним для представників середнього класу. Вже тоді почали з'являтися перші клуби веломандрівників, а туристичні гіді мали спеціальні маршрути для подорожей на велосипеді. З початку XX століття велосипедний туризм уже поступово набував популярності і в країнах Західної Європи, почали з'являтися велосипедні маршрути та інфраструктура для ночівлі і сервісу туристів [11, с. 206].

У XXI столітті велосипедний туризм зазнав нової хвилі популярності. Ця популярність обумовлена зростанням інтересу до здорового способу життя та активного відпочинку, а також прагненням до сталого туризму, який мінімізує

вплив на довкілля. Розвиток технологій, зокрема електровелосипедів, що зробили велосипедні подорожі доступними ширшому колу людей, внесли також не малий вклад в популяризацію велотуризму. Ще одним чинником стало зростання попиту на індивідуальні подорожі під час пандемії COVID-19, сімейного відпочинку, коли багато хто обирав велосипед як альтернативу громадському транспорту [3, с. 41].

Велосипедний туризм, як окремий підвид туризму, визначається як будь-яка діяльність, пов'язана з подорожами заради задоволення, що включає використання велосипеда. Його визначальні риси, що відрізняють його від інших видів туризму, полягають у інтеграції велосипеда як невід'ємної частини туристичного досвіду, а не просто засобу пересування. Це дозволяє туристам глибше взаємодіяти з навколишнім середовищем, природою та місцевими громадами. Ключові атрибути велосипедного туризму подано в Таблиці 1.1.

Таблиця 1.1

Ключові атрибути велосипедного туризму

Атрибут	Опис
Екологічність та економічність	Велосипед є екологічно чистим видом транспорту, що не створює шкідливих викидів та шумового забруднення, а також є відносно недорогим у використанні.
Імерсивний досвід	Велосипедні подорожі сприяють «повільному туризму», дозволяючи мандрівникам неспішно досліджувати території, занурюватися в місцеву культуру, історію та природні ландшафти.
Фізична активність та оздоровлення	Велосипедний туризм є формою активного відпочинку, що сприяє покращенню фізичного та ментального здоров'я, зниженню стресу та підвищенню загального самопочуття.
Доступність та гнучкість	Завдяки різноманітності маршрутів та розвитку електровелосипедів, велотуризм стає доступним для широкого кола людей з різним рівнем фізичної підготовки.

Джерело: складено автором на основі [29].

Велосипедний туризм виконує низку важливих функцій, що робить його привабливим для широкого кола мандрівників. Ці функції подані в Таблиці 1.2.

Таблиця 1.2

Функції велосипедного туризму

Функція	Опис
Оздоровча	Сприяє покращенню фізичної форми, витривалості, серцево-судинної системи, а також зниженню рівня стресу та покращенню ментального здоров'я.
Пізнавальна	Дозволяє глибоко зануритися в природне, історичне та культурне середовище, вивчати місцеві традиції, архітектуру та спосіб життя.
Спортивна	Надає можливість для інтенсивних тренувань, участі у змаганнях та подолання особистих викликів.
Екологічна	Мінімізує негативний вплив на довкілля, сприяє зниженню викидів CO ₂ та збереженню природних ландшафтів.
Соціальна	Сприяє зміцненню соціальних зв'язків, взаємодії з місцевими громадами та формуванню нових знайомств.

Джерело: складено автором на основі [29].

Мотивація, що спонукає людей обирати велосипедний туризм, є багатогранною і включає внутрішні та зовнішні (пов'язані з дестинацією) фактори. Ці фактори подані в Таблиці 1.3.

Таблиця 1.3

Мотиваційні фактори у велосипедному туризмі

Внутрішні фактори	Прагнення відволіктися від повсякденних турбот, зменшити стрес та отримати емоційне розвантаження.
	Бажання отримати нові враження, перевірити власні сили та подолати фізичні і ментальні бар'єри.
	Підтримка фізичної форми, покращення здоров'я та ведення активного способу життя.
	Досягнення особистих цілей, підвищення самооцінки та відчуття компетентності.
Зовнішні (дестинаційні) фактори	Мальовничі ландшафти, наявність озер, річок, пляжів, а також історичні й культурні пам'ятки вздовж маршрутів.
	Наявність якісних велодоріжок, безпечних маршрутів, зручних місць для відпочинку, прокату та ремонту велосипедів.
	Зручність навігації, наявність інформаційних послуг та загальний рівень туристичного сервісу.

Джерело: складено автором на основі [25; 29].

Розвиток велосипедного туризму у світі залежить від комплексу взаємопов'язаних факторів, які можуть як сприяти, так і стримувати його зростання. Фактори, що сприяють розвитку, подані в Таблиці 1.4.

Таблиця 1.4

Фактори, що сприяють розвитку велосипедного туризму

Фактори	Опис
Природно-географічні	Різноманіття ландшафтів (гори, рівнини, узбережжя, ліси), мальовничі краєвиди, наявність природних атракцій (озера, річки, фіорди) створюють привабливі умови для прокладання маршрутів.
Соціально-економічні	Зростаючий інтерес до здорового способу життя, екологічної свідомості та сталого туризму у суспільстві. Велотуризм стимулює місцеву економіку, створює робочі місця, підтримує малий та середній бізнес у сільських та віддалених регіонах.
Інфраструктурні	Наявність якісної та безпечної велосипедної інфраструктури, включаючи відокремлені велодоріжки, якісне покриття, достатню кількість велопарковок, пунктів прокату та ремонту, а також місць для відпочинку та ночівлі.
Політико-правові	Наявність чітких національних та регіональних стратегій розвитку велотуризму, державні інвестиції в інфраструктуру, інтеграція в міжнародні мережі (наприклад, EuroVelo), а також політики, спрямовані на підвищення безпеки велосипедистів та зменшення автомобільного трафіку.
Інформаційні та технологічні	Розвиток цифрових сервісів (GPS-навігація, мобільні додатки, інтерактивні карти), що спрощують планування та проходження маршрутів. Поява електровелосипедів, які роблять велоподорожі доступними для ширшого кола людей, включаючи літніх людей та тих, хто має обмежені фізичні можливості.

Джерело: створено автором на основі [14], [53].

Сучасний велотурист – це, як правило, особа віком від 25 до 49 років, з вищою освітою, активним способом життя та зацікавленістю у збереженні природи. Такий турист подорожує індивідуально або невеликими групами, обирає змішану форму відпочинку (зі зміною місць ночівлі), цікавиться локальною культурою, гастрономією та природними особливостями території.

Тому велосипедний туризм є динамічною та різноманітною формою туризму. Велотуризм поєднує як активність і сталий розвиток так і глибоке занурення в місцеве середовище. Його актуальність зростає в умовах сьогодення, під час глобальних викликів та переорієнтації туристичної політики більшості країн на екологічно збалансовані форми туризму [4, с. 15].

Водночас існують фактори, що стримують розвиток велосипедного туризму, які подані в Таблиці 1.5.

Таблиця 1.5

Фактори, що стримують розвиток велосипедного туризму

Категорія фактора	Опис
Природно-географічні	Складний рельєф (пагорби, гори) та несприятливі погодні умови (холод, сніг, дощ) можуть обмежувати сезонність та доступність маршрутів.
Інфраструктурні	Недостатній рівень розвитку велосипедної інфраструктури, її фрагментованість, погана якість доріг, відсутність безпечних перехресть та належного освітлення. Також відсутність безпечних місць для паркування та зберігання велосипедів.
Соціальні	Низький рівень обізнаності населення про переваги велотуризму, упереджене ставлення до велосипедистів з боку інших учасників дорожнього руху, нестача кваліфікованих гідів та механіків. Деякі індивідуальні бар'єри включають сприйняття відсутності безпеки, брак навичок або впевненості, а також зручність використання автомобіля.
Інституційні та фінансові	Недостатня координація між різними рівнями влади (місцевим, регіональним, національним), що призводить до відсутності єдиних стандартів та роздробленості мережі маршрутів. Обмежене фінансування, оскільки велотуризм часто не є пріоритетом у туристичних програмах.
Економічні	Висока вартість подорожей у деяких країнах може відлякувати бюджетних туристів.

Джерело: створено автором на основі [14; 53].

Значна частина бар'єрів вимагають не лише технічних рішень, а й зміни суспільного ставлення та пріоритетності на рівні політики. Усвідомлення цих обмежень дозволяє краще зрозуміти, які види, форми та моделі велотуризму є найбільш релевантними в сучасних умовах.

У статті Річарда Бинінга та Матиса Ламонта “Mountain bike tourism economic impacts” акцентується увага на тому, що велосипедний туризм,

особливо у форматі маунтінбайку (МТВ), має значний позитивний вплив на економіку місцевих громад [10]. Розвиток велоінфраструктури приваблює туристів і одночасно покращує життя місцевих мешканців завдяки поліпшенню доріг, транспорту та доступу до природних територій. Велотуризм також підтримує розвиток малого бізнесу, наприклад, кав'ярень, мініготелів та велосипедних майстерень. Крім того, туристи часто повертаються, що забезпечує постійний і стабільний дохід.

Окремо наголошуються соціальні та екологічні переваги велотуризму. На відміну від масового туризму, він дозволяє розвивати місцевості без шкоди для довкілля. Згідно з дослідженнями, велосипедний туризм відповідає принципам сталого розвитку, зменшуючи викиди CO₂ і допомагаючи зберегти природні ландшафти. Велотуризм також зміцнює соціальні зв'язки у громадах, де місцеві мешканці активно залучаються до волонтерства, облаштування маршрутів і створення комфортних умов для туристів [11].

Велосипедний туризм є ефективним засобом для економічного розвитку громад, що одночасно підтримує екологічні та соціальні цілі. Його розвиток і підтримка на державному рівні можуть мати тривалий позитивний ефект для сталого розвитку країни.

Велосипедний туризм як форма активного й сталого відпочинку має екологічні, соціальні та економічні переваги, але стикається з низкою викликів, що перешкоджають його повноцінному включенню у туристичну політику багатьох країн.

Основними перевагами велотуризму є екологічна безпека, низькі витрати і позитивний вплив на здоров'я людей. Велосипед як засіб пересування не створює шкідливих викидів, не спричиняє шумового забруднення і не потребує значних інфраструктурних затрат. Це дозволяє ефективно поєднувати маршрути з природними і культурними пам'ятками місцевості. Велотуризм також сприяє децентралізації туристичних потоків, підтримуючи

розвиток малих населених пунктів, де часто проходять основні веломаршрути.

Якщо брати до уваги економічну точку зору, велосипедний туризм стимулює розвиток місцевого підприємництва, підвищуючи зайнятість населення та розширяє сферу послуг. Туристи на велосипедах часто проводять більше часу на локаціях, повторно відвідуючи заклади послуг, що важливо для сталого розвитку туризму [38].

1.2 Класифікація та видова структура велосипедного туризму

Різноманіття велосипедного туризму потребує чіткої класифікації для наукового аналізу, ефективного планування, розвитку інфраструктури та маркетингу туристичних продуктів. Класифікаційна система дозволяє виокремити ключові підвиди велотуризму відповідно до тривалості поїздки, мотивації, форми організації, рівня складності маршруту та цільової аудиторії.

У науковій літературі виділяють кілька базових підходів до класифікації велотуризму. Наприклад, M. Lamont класифікує велотуризм за включеністю велосипедних активностей у структуру подорожі [21, с. 23]. Інші автори, зокрема Ritchie пропонують класифікації за організаційним рівнем, ландшафтним профілем маршруту, способом пересування, участю в подіях тощо [32, с. 305]. Наприклад, окремо виокремлюється маунтінбайк-туризм, який передбачає пересування гірською місцевістю й пов'язаний з активним відпочинком, пригодами та змаганнями.

Класифікація має ще одне важливе значення, вона дозволяє туристичним операторам та муніципалітетам краще адаптувати продукти до цільової аудиторії – сімей з дітьми, спортсменів, літніх людей, іноземних туристів чи осіб з обмеженою мобільністю.

Важливим компонентом класифікації є також тип маршруту: лінійний, кільцевий або радіальний. Від цього залежить логістика, планування ночівель, сервісів та доступність для туристів з різним рівнем підготовки.

Кожен із зазначених підходів має практичну цінність для формування цілісної картини розвитку велотуризму. Усі ці критерії подано в таблиці 1.6.

Таблиця 1.6

Класифікація велосипедного туризму за основними критеріями

Критерій	Тип/форма	Характеристика
За тривалістю	Одноденні	Без ночівлі, переважно в межах одного регіону
	Багатоденні	Включають ночівлі, подорож триває від 2 до 30 днів
За метою поїздки	Пізнавальний	Відвідування культурних і природних пам'яток
	Спортивний	Орієнтований на фізичне навантаження або участь у змаганнях
	Рекреаційний	Відпочинок, оздоровлення, перебування на природі
	Тематичний	Пов'язаний з певною темою (історія, гастрономія, релігія)
За організацією	Індивідуальний	Самостійне планування, свобода маршруту
	Організований	Повна логістика (проживання, супровід, харчування)
	Масові події	Участь у змаганнях, фестивалях (гран-фондо, марафони)
За ландшафтом	Рівнинний	Прості маршрути з мінімальним набором висоти
	Гірський (маунтінбайк)	Складні маршрути, що вимагають фізичної підготовки
За типом маршруту	Лінійний	Початкова і кінцева точка різні
	Кільцевий	Маршрут повертається в точку старту
	Радіальний	Всі маршрути ведуть з/до однієї бази (кемпінг, готель)
Особливі підвиди	Благодійний велотуризм	Поїздки з метою збору коштів
	Пасивний велотуризм	Спостереження за подіями або супровід (група підтримки, ЗМІ)
	Туризм з електровелосипедами (e-bike tourism)	Сприяє залученню старших вікових груп, легший доступ до складних маршрутів

Джерела: складено автором на основі [21], [27], [30], [32].

Мотивація до заняття велосипедним туризмом у Норвегії значною мірою формується завдяки унікальним природним умовам країни. Дослідження показують, що для норвезьких велосипедистів ключовими є не лише фізичні навантаження та підтримка здоров'я, але й можливість поєднати активність із відпочинком на природі та зменшенням стресу. Зокрема, окремими важливими мотивами є отримання енергії, відпочинок від повсякденних турбот та взаємодія з природними ландшафтами. Популярність велосипедних маршрутів пояснюється також тим, що вони часто проходять через мальовничі зелені зони, промислові райони з менш інтенсивним дорожнім рухом, а також вздовж узбережжя та відкритих ландшафтів, що робить такі маршрути привабливими для різних категорій туристів [24].

Дослідження, проведене в Копенгагені [18, с. 198], демонструє значний позитивний вплив велосипедної інфраструктури на рівень велосипедного руху у міському середовищі. Встановлено, що наявність якісних велосипедних доріжок і так званих «велосипедних супермагістралей» значно знижує суб'єктивні витрати велосипедистів на подорож, підвищуючи привабливість цього виду транспорту. Зокрема, наявність спеціалізованих велосипедних маршрутів знижує витрати на поїздку на 34% порівняно з дорогами без велоінфраструктури. Ці фактори, в свою чергу, збільшують кількість велосипедних поїздок та загальну дистанцію, яку долають велосипедисти, що є важливим як з економічної, так і з екологічної точок зору.

ЦІЛЬ ТУРИСТА

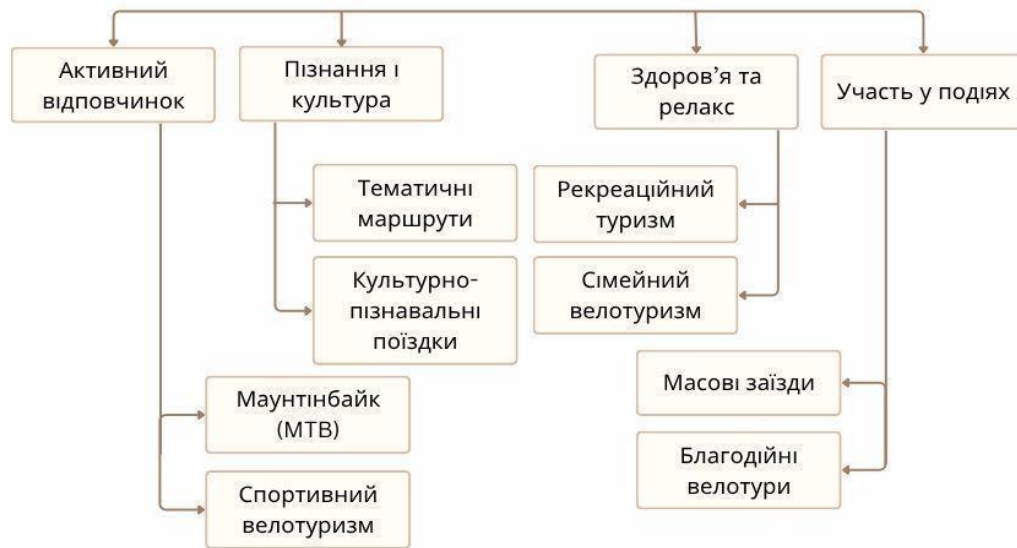


Рис 1.1. Цільова орієнтація туриста

Джерело: складено автором на основі [21].

Структуру велосипедного туризму також доцільно розглядати через призму цільової орієнтації туриста (Рис. 1.1). Такий підхід дозволяє зрозуміти логіку формування велотуристичних продуктів залежно від мотивів подорожі. В одних випадках акцент робиться на фізичне навантаження та пригоди, в інших на культурний досвід, релакс чи соціальні ініціативи. Це дає змогу ефективно адаптувати маршрути до потреб цільової аудиторії.

Важливо враховувати, що класифікація велосипедного туризму постійно доповнюється новими формами та підходами, що зумовлено змінами в запитах туристів, розвитком технологій і появою нових форматів активного відпочинку. Це робить сферу велотуризму динамічною та відкритою до інновацій, що особливо актуально в умовах сучасного туристичного ринку.

1.3 Світовий досвід розвитку велосипедного туризму

Велосипедний туризм активно розвивається у світі завдяки зростанню інтересу до екологічного способу життя, активного відпочинку та екологічних подорожей. Досвід різних країн показує різноманітні підходи до організації та підтримки велотуризму. Порівняльний аналіз цих підходів дозволяє визначити найкращі практики, які можуть бути застосовані і в Україні.

У Західній Європі велотуризм займає важливе місце в національних туристичних стратегіях. За інформацією Європейської федерації велосипедистів (ECF) [43], щороку в країнах ЄС здійснюється понад 2,3 млрд велосипедних поїздок, близько 20 млн із них передбачають ночівлі. Загальний економічний вплив велотуризму оцінюється у 44 млрд євро щорічно, що підтверджує його важливість для регіонального розвитку та зайнятості. Значні інвестиції спрямовуються у спеціальну інфраструктуру, створення національних маршрутів, сервіси для велосипедистів і популяризацію велотуризму в суспільстві.

Найкращими прикладами у цій сфері є Нідерланди, Німеччина, Франція, Бельгія та Австрія. У Нідерландах діє велика мережа маршрутів LF, які пов'язані з міськими та міжміськими системами і дозволяють комфортні подорожі на великі відстані. Німеччина створила 12 національних маршрутів (D-Routen), що охоплюють всю територію країни. Важливим є також європейський проект EuroVelo, що включає понад 90 тис. км шляхів через 38 країн, активно використовується місцевими мешканцями та міжнародними туристами й сприяє розвитку віддалених регіонів.

На противагу Європі, країни Азії почали активно розвивати велотуризм тільки протягом останніх десяти років, проте вже досягли значних темпів зростання. За прогнозами Grand View Research [45], ринок велотуризму в Азійсько-Тихоокеанському регіоні щорічно зростає понад 10% і до 2030 року може досягти 50 млрд доларів. Країни, такі як Японія, Таїланд, Південна Корея та Нова Зеландія, впроваджують національні програми з велодоріжками, цифровими сервісами для навігації і просувають концепцію

екологічних подорожей. Наприклад, у Японії велотуризм активно використовують для підтримки економіки в сільських регіонах, де зменшується населення.

У Північній Америці велотуризм має свої особливості. В США існує Національна система велосипедних маршрутів (USBRS) [46], яка включає понад 30 тис. км шляхів. Хоча американське суспільство менш орієнтоване на велосипеди порівняно з Європою, інтерес до веломандрівок серед прихильників пригодницького туризму зростає. У Канаді велотуризм активно підтримують окремі провінції, такі як Квебек та Британська Колумбія, де маршрути охоплюють культурні та природні пам'ятки. Також, незважаючи на холодніший клімат порівняно із сусідніми США, рівень користування велосипедом приблизно втричі вищий. Причинами цього є компактна міська забудова, менша відстань між точками призначення, дорожча автомобільна інфраструктура та кращі умови для велоруку. Завдяки цим умовам, канадські міста стали привабливими для велосипедних туристів, що позитивно впливає на економіку регіонів і міст. Цей приклад підтверджує, що не кліматичні умови, а переважно державна політика та містобудівні рішення визначають успіх велосипедного туризму, що є важливим висновком для розвитку норвезької моделі туристичної політики. Також цікавою є практика Італії, де велосипедний туризм інтегровано у процес сталого розвитку територій, що підтверджується на прикладі району Франчакорта. Велосипедні маршрути тут розглядаються не лише як рекреаційні траси, а й як засіб збереження культурної та природної спадщини. Завдяки грамотному плануванню, велосипедний туризм стає ефективним інструментом підвищення привабливості туристичних destinations, сприяючи при цьому сталому економічному розвитку.

Хорватія також демонструє позитивні приклади інтеграції велосипедного туризму у місцеві громади, зокрема на прикладі графства Істрія. Тут велосипедний туризм є значущим чинником розвитку місцевих громад,

сприяючи економічному зростанню та розвитку інфраструктури. Велотуристи сприяють популяризації місцевих товарів, послуг та культури, що позитивно впливає на місцевий малий та середній бізнес.

В Україні наразі триває початковий етап формування велотуристичної інфраструктури. Незважаючи на обмежені ресурси, зростає інтерес до екотуризму, активно діють місцеві ініціативи, а українські маршрути вже частково інтегровані в систему EuroVelo. Маршрут EuroVelo 4 проходить через Львів, Житомир та Київ. Основними перешкодами залишаються низький рівень безпеки на дорогах, недостатньо розвинена туристична інфраструктура та відсутність загальнонаціональної стратегії розвитку велотуризму [3, с. 34].

Успішний розвиток велотуризму вимагає комплексного підходу: створення якісної інфраструктури, маркетингових заходів, освітніх програм і активної співпраці державних, приватних та громадських організацій. Країни з найкращим рівнем розвитку цього виду туризму поєднують законодавчу підтримку, інвестиції в транспортну мережу та популяризацію велокультури як частини національної ідентичності. Враховуючи цей досвід, Україна має можливість розробити ефективну політику розвитку велотуризму, орієнтовану на сталий розвиток.

Велосипедний туризм вважається одним з найбільш перспективних напрямів сталого туризму. Він важливий для розвитку малозаселених регіонів, де інші види туризму менш доступні. Хоча велосипедисти витрачають менше коштів порівняно з туристами на автомобілях, вони зазвичай подорожують частіше та довше, створюючи стабільний попит на місцеві послуги (проживання, харчування, ремонт велосипедів тощо) [12, с. 207].

На рис. 1.2 зображено зміну обсягів європейського ринку велотуризму за період 2017–2023 років, а також представлено прогноз до 2030 року. Як видно, у 2019 році галузь досягла пікового значення, однак у 2020 році через

пандемію COVID-19 спостерігається різке зниження. Попри це, вже з наступного року ринок демонструє стабільне щорічне зростання.

Очікується, що до 2030 року ринок велосипедного туризму в Європі подвоїться і досягне ~\$90 млрд. Це свідчить про високий попит на екологічні та активні форми подорожей, зростання інтересу до сталого туризму та посилення підтримки велоінфраструктури з боку держав та локальних громад

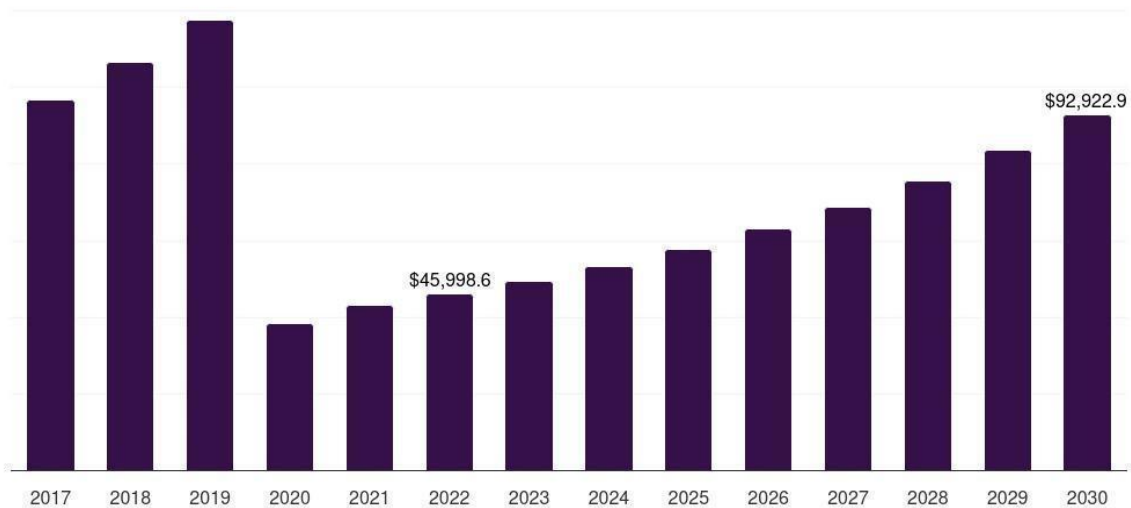


Рис. 1.2. Європейський ринок велосипедного туризму (2017-2030)

Джерело: [45]

Досвід розвитку велосипедного туризму в муніципалітеті Аріле (Сербія) [37, с. 23] показує, що невеликі громади можуть ефективно впроваджувати цей вид туризму рухаючись до сталого розвитку. Результати опитування серед місцевого населення підтверджують, що громада сприймає велосипедний туризм як реальний інструмент економічного підйому. Більшість опитуваних вважає, що створення веломаршрутів здатне підвищити рівень доходів, створити нові робочі місця та сприяти розвитку місцевого підприємництва, зокрема у сфері харчування, проживання, сувенірів і послуг для туристів.

Крім економіки, велотуризм у цьому регіоні вдало інтегрувався у природне середовище. Маршрути були прокладені з урахуванням збереження природи, без масштабного будівництва, з мінімальним впливом на природу.

Це дає змогу зберігати природні ресурси, водночас використовуючи їх для розвитку рекреаційної та туристичної інфраструктури. У прикладі Аріле велотуризм став не лише «зеленим» видом транспорту, а й важливою частиною просування локального природного та культурного спадку.

Ще одним важливим аспектом є соціальна інтеграція. Активна участь жителів у створенні та обслуговуванні маршрутів зміцнює ідентичність, довіру до влади й бажання впливати на розвиток громади. У дослідженні показано, що завдяки розвитку велосипедного туризму почало розвиватись жіноче підприємництво, створення невеликих ферм, закладів харчування, а також нових форматів взаємодії, такі як краудфандинг та кооперативи [9, с. 143].

Розвиток велосипедного туризму у світі демонструє тенденції до його інтеграції у довгострокові стратегії сталого розвитку. Велотуризм стає відповіддю запити сучасного мандрівника, об'єднує великі агломерації з периферією та розширює рамки туристичного досвіду поза межі традиційних маршрутів. Країни, що приділяють увагу якості середовища, безпеці, логістиці та культурній наповненості маршрутів, формують сталу базу для соціального й економічного ефекту [23].

Спостерігається поступова зміна ролі велосипедного туризму. Він перетворюється на важливий компонент туристичної політики, здатний впливати на зайнятість, локальну економіку та екологічну культуру. Його сильними рисами є міжсекторальна співпраця, довгостроковість і залучення місцевих громад. Ці елементи формують підґрунтя для подальшого аналізу практичних моделей у контексті норвезького досвіду.

РОЗДІЛ 2. АНАЛІЗ РОЗВИТКУ ВЕЛОСИПЕДНОГО ТУРИЗМУ В НОРВЕГІЇ: ДОСВІД ДЛЯ УКРАЇНИ

2.1 Ресурсна база велосипедного туризму в Норвегії

Географія та клімат Норвегії мають значну роль у розвитку велосипедного туризму. Країна має дуже різноманітний ландшафт – поєднання гор, фіордів, плато, узбережжя та рівнинних долин. Водночас клімат країни різниться від м'якого морського на заході до суворого субарктичного на півночі. Таке різноманіття природних умов створює унікальні можливості, але й деякі перешкоди для велотуристів.

Норвегія – це країна з низькою щільністю населення, великою кількістю природоохоронних територій та значною протяжністю берегової лінії. Всі ці чинники роблять її привабливою для туристів, які шукають спокій, природу й активний відпочинок. Саме велосипед дає змогу побачити та відчути цю країну інакше – неспішно, без бар'єру між навколишнім світом.

У дослідженні С. Норденген, Л. Андерсен, А. Ріісер та А. Солбра було показано, що велосипедна активність значно варіюється залежно від регіону [26]. У південній частині країни, де клімат м'якший і більше населених пунктів, кількість поїздок зросла на 23% у період з 2018 по 2020 роки. У північних регіонах, як Тромсе чи Буде, спостерігалось зниження активності через складні погодні умови та короткий сезон. Рельєф також має значення – вузькі серпантини та перепади висот роблять маршрути складнішими фізично, але одночасно і видовищнішими. Це приваблює досвідчених мандрівників, які шукають виклик.

Згідно з GPS-дослідженням у місті Осло, велосипедисти часто свідомо обирають не найкоротші, а приємніші маршрути. Наприклад, уздовж фіордів, парків чи озер [14]. У середньому, люди долають на 59% довші відстані, ніж потрібно для досягнення цілі прямим маршрутом. Це доводить, що якість

простору та навколишнє середовище мають важливе значення при виборі шляху.

Клімат Норвегії формує сезонність велосипедного туризму. У теплі місяці – з травня по вересень, уся країна стає зоною для активного туризму. Згідно з даними Norwegian Bike Traffic Index [26, с. 69], пік поїздок припадає на травень і червень, а у січні активність в середньому зменшується втричі. Проте у міських регіонах, особливо в таких містах як Осло, Берген чи Тронгейм, узимку зберігається певна активність завдяки впровадженню заходів з прибирання снігу та посипання доріг.

Однак погода є фактором, який може відштовхнути частину потенційних велосипедистів. Опитування 2 376 норвежців (Aasvik & Bjørnskau) [7, с. 3] виявило, що третина з них іноді відмовляється від поїздки через поганий стан покриття або погодні умови. Взимку до проблем додаються лід, сніг, погано розчищені доріжки та надмірне використання солі, яка пошкоджує велосипеди. Жінки й молодші учасники опитування частіше повідомляли про занепокоєння з цього приводу, тоді як старші велосипедисти були менш занепокоєними, можливо через більший досвід або вибір менш ризикованих умов.

Кліматичні умови Норвегії мають суттєвий вплив на розвиток велосипедного туризму. Як видно з кліматичної діаграми (рис. 2.1), країна характеризується високою річною кількістю опадів. Такі умови потребують відповідної екіпіровки, інфраструктури та гнучкості при плануванні маршрутів. Середня температура повітря залишається низькою протягом більшої частини року, що обмежує сезонність активного велотуризму переважно періодом з травня по вересень. Найсприятливіші температурні умови спостерігаються в літні місяці.

Такі особливості клімату зумовлюють короткий туристичний сезон та вимагають адаптації маршрутів до погодних умов, зокрема в північних і гірських регіонах. Але це залежить і від регіона, наприклад у регіоні Ярен

або на південному узбережжі велотуризм може практикуватися практично цілорічно.

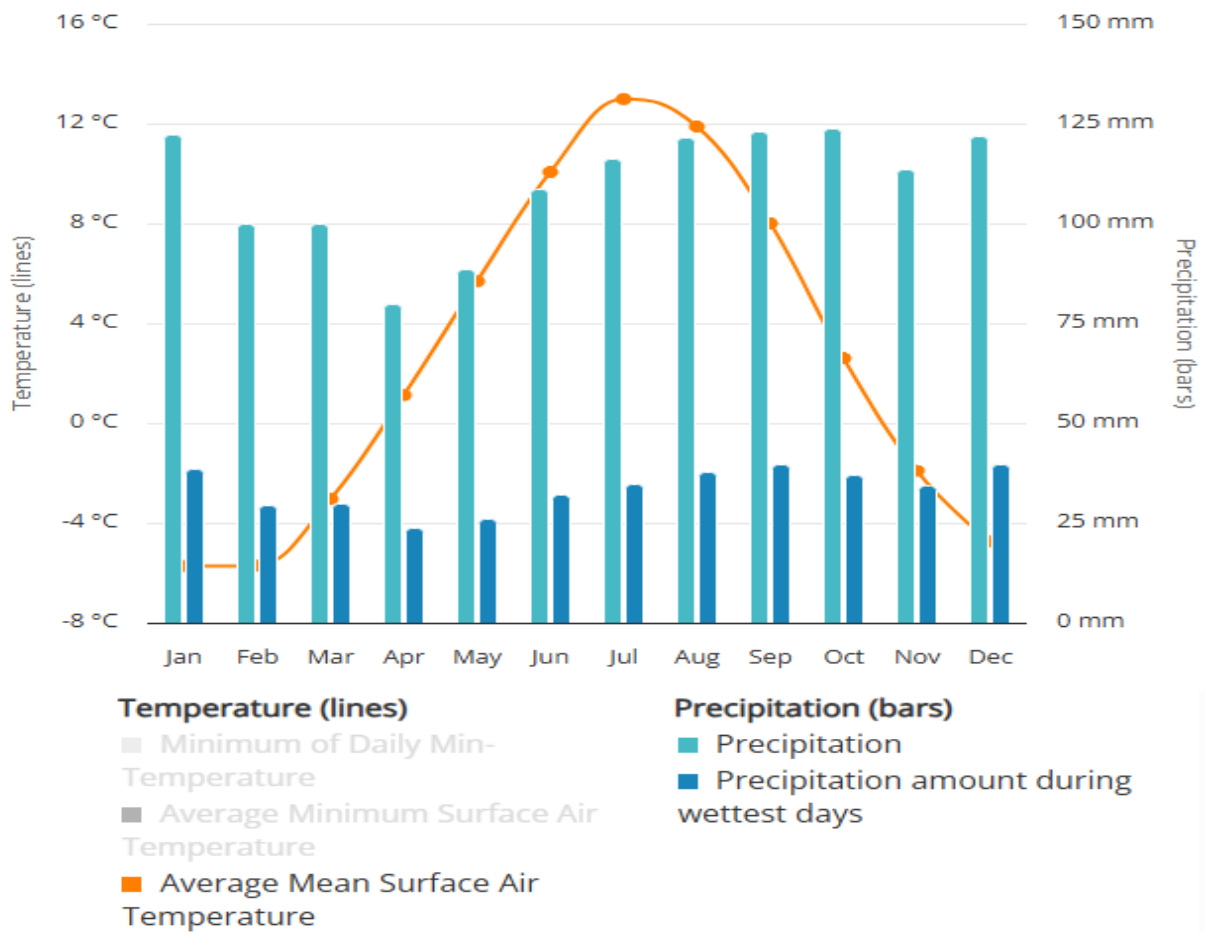


Рис. 2.1 Кліматична діаграма Норвегії

Джерело: [57]

Велосипедисти адаптуються до природних умов: обирають велосипеди відповідного типу (електровелосипеди, гібриди, гірські), змінюють маршрути залежно від сезону, віддають перевагу маршрутам з меншими перепадами висот або кращим покриттям. У деяких районах з м'якою зимою (наприклад, регіон Ярэн) люди катаються цілий рік, тоді як у гірських чи північних територіях активність знижується в холодні періоди.

Принцип «Права на вільний доступ» (allemannsretten) дозволяє вільно пересуватися лісами, полями, вздовж річок, озер, узбережжям та в горах,

якщо це не оброблювана земля. Однак у національних парках та заповідниках діють спеціальні правила. Велосипедистам дозволено їздити на велосипеді по всіх стежках і дорогах у дикій природі Норвегії, але слід бути уважними до пішоходів. Заборонено створювати нові доріжки або руйнувати вразливу природу. У національних парках, таких як Йотунхеймен, дозволено їздити на велосипеді по стежках і дорогах, але важливо перевіряти місцеві правила збереження. Деякі маршрути можуть бути заборонені для велосипедів, і це має бути чітко позначено. Наприклад, у національному парку Хардангервідда дозволено їздити на велосипеді лише по тракторних дорогах і їзда по стежках заборонена. Це демонструє потребу у чіткому маркуванні та дотриманні правил для збереження екосистем. Маршрути, як Jotunheimenvegen, проходять через регіон Йотунхеймен, пропонуючи мальовничі краєвиди та можливість поєднання велотуризму з пішими походами до найвищих вершин. Маршрут Tour de Dovre проходить через три національні парки, надаючи унікальний досвід гравійного велотуризму та можливість спостереження за дикою природою. На острові Тромсья (Південна Норвегія) є понад 40 км стежок через ліси та вздовж пляжів парку Раєт, доступних для велотуризму [47].

Географія та клімат Норвегії формують як привабливе середовище для розвитку велосипедного туризму, так і специфічні виклики. Природна краса, розвинена інфраструктура в багатьох регіонах та підтримка з боку держави створюють сприятливі умови. Але, складний рельєф, погодні умови та сезонні коливання потребують уваги у плануванні маршрутів, сервісів та підготовці туристів. Велосипедний туризм у Норвегії це не лише про транспорт, а й про досвід взаємодії з природою, адаптацію до умов і пошук гармонії між людиною та ландшафтом.

Норвезька велосипедна інфраструктура представлена двома основними типами: відокремленими доріжками для велосипедистів і пішоходів та велосипедними смугами на звичайних вулицях. Велосипедні смуги, часто з

червоним асфальтом або фарбою, поширеніші в центрах міст, а спільні велопішохідні доріжки переважають за межами міст. Інфраструктура будується за єдиними стандартами, визначеними Норвезькою адміністрацією автомобільних доріг (NPRA), хоча можливі місцеві корективи. У великих містах, таких як Осло, відбулося значне зростання використання велосипедних доріжок. В Осло з 2016 по 2020 рік було побудовано 52 км нової велосипедної інфраструктури, і загальна мережа становить близько 250 км. У Тронгеймі мережа становить близько 150 км. Місто Осло має амбітні плани щодо розширення веломережі до 510 км, що дозволить 85% мешканців проживати в межах 200 метрів від велодоріжки. Якість обслуговування інфраструктури є критично важливою, оскільки поганий стан покриття, ями, бруд, сніг, лід та надмірне використання солі взимку є основними бар'єрами для велосипедистів. Вказівники та навігаційна система на маршрутах відповідають високим стандартам (Додаток А). Туристи легко орієнтуються завдяки чітким позначенням, мапам з відстанями, інформаційним щитам і QR-кодам для навігації [7].

Мережа пунктів прокату велосипедів та сервісних станцій також активно розвивається. Прокат велосипедів, включаючи електровелосипеди, доступний у великих містах, таких як Осло (Додаток Б), Берген (Додаток В), Тронгейм, а також у популярних туристичних регіонах, як Гейрангер, Восс, Тромсе, Олден, Конгсберг та вздовж відомих маршрутів, таких як Rallarvegen, Mjølkevegen, Tour de Dovre, Лофотенські острови та озеро Мьоса. Деякі компанії пропонують доставку велосипедів до готелю або трансфер до пунктів громадського транспорту. Що стосується сервісних станцій, то «bike-friendly» заклади розміщення (готелі, кемпінги, B&B) пропонують безпечне зберігання велосипедів, базовий ремонтний інструмент, насоси, а іноді й мийки для велосипедів. Прикладами таких готелів є Magic Mountain Lodge (Lyngenfjord) та Lillestrøm Bicycle Hotel (поблизу Осло) (Додатки Г-Д). Існують також громадські станції самообслуговування для ремонту

велосипедів (Додаток Е), що розміщуються вздовж велодоріжок та у відвідуваних місцях [22]. Для наочності на рис. 2.1 подано карту станцій прокату велосипедів (більше 100 станцій) у Бергені.

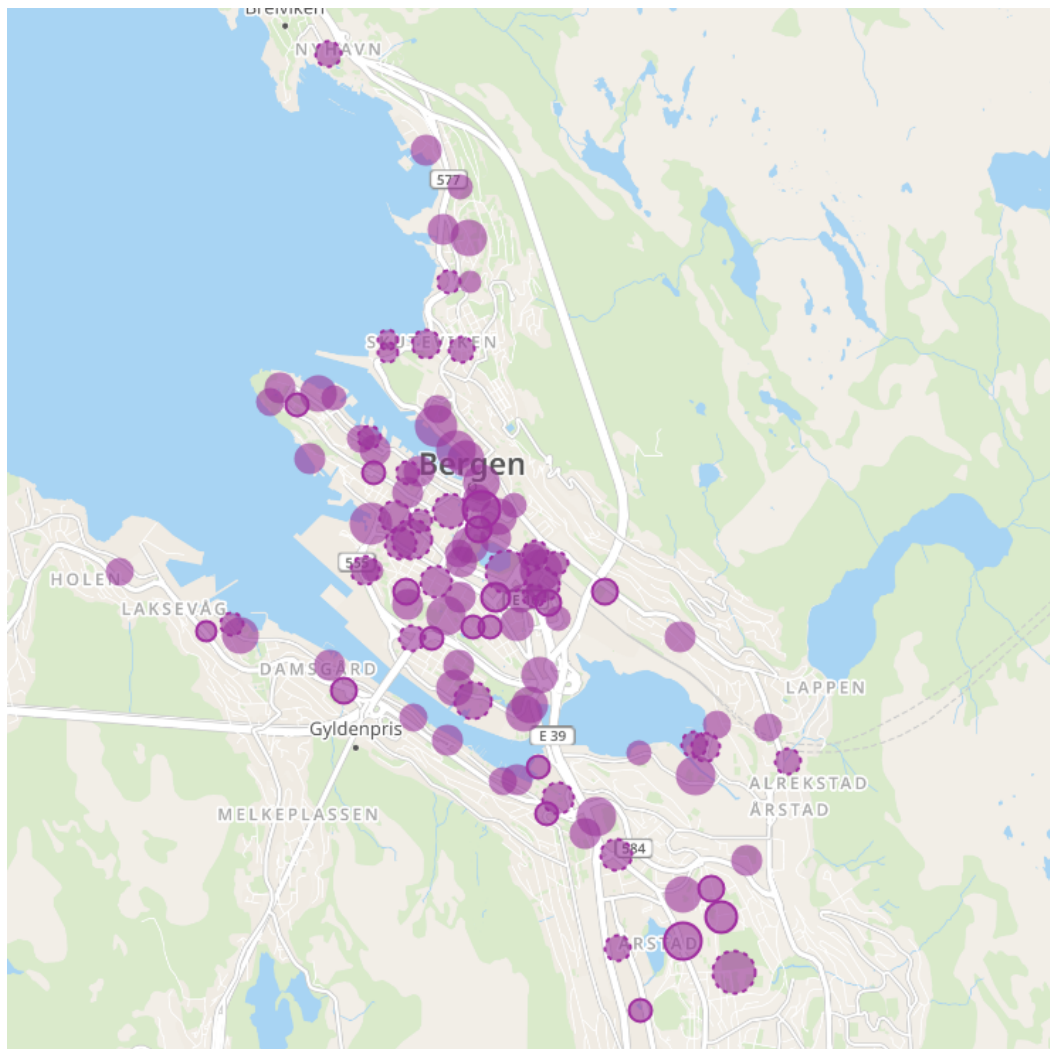


Рис. 2.2 Карта станцій прокату велосипедів у місті Бергена.
Джерело: [41].

Розгалужена та стандартизована інфраструктура, у поєднанні з комплексними послугами, значно підвищує доступність та безпеку велосипедного туризму в Норвегії, роблячи його привабливим варіантом як для щоденних поїздок, так і для тривалих подорожей. Ця системна розбудова інфраструктури знижує суб'єктивні «витрати» велосипедистів на подорож, включаючи час, зусилля та відчуття безпеки, що, своєю чергою, стимулює

зростання кількості велосипедних поїздок та загальної дистанції, яку долають велосипедисти.

2.2 Аналіз розвитку велосипедного туризму в Норвегії

Велосипедний туризм у Норвегії демонструє значний розвиток, що підтверджується як загальними туристичними тенденціями, так і зростанням велосипедної активності в країні. Хоча прямі статистичні дані щодо кількості саме велотуристів є обмеженими, наявна інформація дозволяє оцінити динаміку та потенціал цього сегмента.

Ефективна велосипедна інфраструктура є критично важливою складовою сталої міської мобільності. Вона визначає безпечність, зручність і привабливість пересування на велосипеді, що, своєю чергою, впливає на рішення громадян користуватись цим видом транспорту. У Норвегії, і зокрема в місті Осло, велосипедна інфраструктура останніми роками активно розвивається, як на рівні урядових стратегій, так і на практичному рівні реалізації нових проєктів.

GPS-дослідження 25 915 поїздок в Осло [15, с. 2138] показало, що велосипедисти свідомо відхиляються від найкоротших маршрутів у середньому на 59%, обираючи приємніші, безпечніші або більш зручні шляхи. Найчастіше пріоритет надається маршрутам із розділеною велосипедною інфраструктурою, тобто велосипедними автомагістралями, смугами або дорогами. Такі маршрути характеризуються меншою кількістю перехресть, кращою поверхнею та зручним орієнтуванням. У дослідженні встановлено, що саме наявність якісної велоінфраструктури, особливо відокремленої від автомобільного руху, є основним чинником вибору того чи іншого маршруту, навіть якщо він довший.

Крім інфраструктури, на вибір впливають природні умови. Уникаються ділянки з крутими підйомами та щільною забудовою, а перевага віддається

маршрутам уздовж води, з гарними краєвидами та мінімальними перешкодами. Це підтверджує тезу, що велосипед не лише транспорт, а й інструмент досвіду, комфорту та емоційної взаємодії з міським простором.

Основними бар'єрами для регулярного використання велосипеда є погане технічне обслуговування доріжок – ями, бруд, погана очистка від снігу взимку. Взимку основними проблемами залишаються сніг, лід і надмірне використання солі, що шкодить техніці.

Це показує важливість не лише будівництва велоінфраструктури, а й її якісного обслуговування протягом усього року. Зокрема, в таких містах як Осло, Берген та Тронгейм, де активно очищують доріжки взимку, рівень задоволеності вищий.

Наукове дослідження, проведене в Осло [15, с. 2145], оцінило економічну доцільність будівництва 100 км нової велосипедної мережі. Згідно з результатами, розширення веломережі на 100 км здатне збільшити частку велосипедистів на 3%, що, у свою чергу, дає приріст у 0,019 QALY (якість життя, скоригована на тривалість) на особу. Вартість одного QALY у цьому випадку становить \$22 350 це значно нижче прийнятого в Норвегії порогового значення у \$72 550, що робить інвестицію економічно доцільною.

У довгостроковій перспективі (30–40 років) вартість інвестицій зменшується через зниження ризику захворювань серед активних велосипедистів. Отже велосипедна інфраструктура це не лише транспортна інвестиція, а й потужний інструмент охорони здоров'я та профілактики хронічних хвороб.

Ефективна велосипедна інфраструктура базується не лише на її фізичній наявності, але й на якості обслуговування, зручності маршрутів та вдалому розміщенні в міському середовищі. Наявність велодоріжок, стоянок, безпечних перехресть та пунктів прокату має доповнюватися зрозумілим просторовим плануванням, привабливістю маршрутів, а також активною увагою до утримання інфраструктури в належному стані в усі пори року.

Такий підхід підвищує комфорт і безпеку користувачів, а також робить велосипедний туризм у Норвегії більш доступним і привабливим.

Загальний туристичний потік до Норвегії демонструє впевнене відновлення після періоду пандемії. У 2023 році країна прийняла 5.65 мільйона міжнародних відвідувачів, що є суттєвим зростанням порівняно з 1.44 мільйонами у 2021 році та 4.98 мільйонами у 2022 році. Загальна кількість туристів, включаючи внутрішніх та міжнародних, у 2023 році досягла 11.46 мільйона осіб. Це загальне зростання туристичного попиту створює сприятливе підґрунтя для розвитку нішевих видів туризму, таких як велосипедний [52].

Відсутність прямих статистичних даних про кількість саме велотуристів у Норвегії, на відміну від загальних туристів або щоденних велосипедистів, є поширеною проблемою для нішевих сегментів туризму. Ця прогалина може ускладнювати точну оцінку впливу велосипедного туризму та розробку цільових політик. Однак, наявні дані вказують на зростання велосипедної активності загалом. Згідно з Norwegian Bike Traffic Index [26, с. 66], кількість зафіксованих велосипедних поїздок у Норвегії зросла на 11% з 2018 по 2020 рік, причому в Південній Норвегії спостерігалось особливо помітне зростання на 23%. Це свідчить про зростаючий інтерес до велосипеда як засобу пересування та відпочинку. Частка велосипедних поїздок у загальному транспортному потоці Норвегії стабільно тримається на рівні 5% на національному рівні, але в містах цей показник вищий і зростає. Наприклад, у місті Конгсберг частка велосипедних поїздок досягла 9% у 2022 році [48], що є найвищим показником з початку вимірювань. Покращення умов для щоденного використання велосипеда неминуче сприяє його рекреаційному використанню, що підкреслює важливість розробки більш детальних методів збору даних для оцінки нішевих туристичних ринків.

Щодо економічного впливу велотуризму на регіональні бюджети Норвегії, то окремі детальні аналізи економічної вигоди від інвестицій саме у

велотуризм в країні не проводилися. Проте, аналіз інвестицій у велосипедну інфраструктуру в Осло показав її значну економічну доцільність. Розширення веломережі на 100 км може збільшити частку велосипедистів на 3%, що призводить до приросту 0.019 QALY (років якісного життя, скоригованих на тривалість) на особу [53]. Вартість одного QALY у цьому випадку становить \$22 350, що значно нижче прийнятого в Норвегії порогового значення у \$72 550, підтверджуючи вигідність інвестицій для системи охорони здоров'я та суспільства загалом. Відсутність прямих економічних аналізів не означає відсутності економічного впливу. Навпаки, інвестиції в інфраструктуру, які визнані економічно доцільними з точки зору суспільного здоров'я, створюють передумови для зростання велотуризму. Це дозволяє припустити, що Норвегія отримує значні, хоча й непрямі, економічні вигоди, які можуть бути зіставні з європейськими показниками у перерахунку на кількість туристів та розвиненість інфраструктури. Економічний ефект велотуризму часто виходить за рамки прямої туристичної виручки, включаючи економію на охороні здоров'я та підвищення продуктивності праці.

На європейському рівні велосипедний туризм генерує значні економічні вигоди. За оцінками Європейської федерації велосипедистів (ECF), щорічно в ЄС здійснюється 2.3 мільярда велосипедних поїздок, а загальний економічний вплив велотуризму оцінюється у 44 мільярди євро на рік [43]. Це підкреслює потенціал, який Норвегія, будучи частиною європейської мережі EuroVelo, може реалізувати. Хоча прямих цифр для Норвегії бракує, міжнародні дослідження показують, що велотуристи, особливо ті, хто здійснює багатоденні поїздки, витрачають значні кошти на проживання, харчування, прокат спорядження та місцеві послуги, що стимулює розвиток малого та середнього бізнесу в регіонах.

Вплив на зайнятість населення також є значним. Велосипедний туризм є джерелом створення робочих місць, особливо в регіонах. За даними ECF, велотуризм у Європі пов'язаний з приблизно 525 000 робочих місць [43]. Для

Осло, при поточній 5% частці велосипедного транспорту, існують 779 робочих місць, пов'язаних з велоіндустрією. Якщо б Осло досягло рівня Копенгагена (33% частки велосипедного транспорту), це могло б створити додатково 3 272 робочих місця. Це демонструє значний потенціал для зростання зайнятості, особливо в містах.

Таблиця 2.1.

Орієнтовні економічні показники розвитку велотуризму в Норвегії
(2021-2023 рр.)

Показник	Значення
Загальні туристичні потоки (мільйони)	
Міжнародні туристи (2021)	1.44
Міжнародні туристи (2022)	4.98
Міжнародні туристи (2023)	5.65
Загальна кількість туристів (внутрішні + міжнародні, 2023)	11.46
Економічний вплив (мільярди доларів США)	
Витрати туристів (2021)	\$1.9
Витрати туристів (2022)	\$5.4
Витрати туристів (2023)	\$6.03
Велосипедна активність та інфраструктура	
Зростання велосипедних поїздок (2018–2020)	+11% (національно), +23% (Південна Норвегія)
Частка велосипедних поїздок (національно)	5%
Частка велосипедних поїздок (у містах, ціль)	20%
Частка велосипедних поїздок (Осло)	9%
Робочі місця, пов'язані з велоіндустрією (Осло, при 5% частці)	779
Потенційні додаткові робочі місця (Осло, при 33% частці)	3 272
Загальноєвропейські показники велотуризму	
Економічний вплив велотуризму в ЄС (щорічно)	~€44 млрд
Робочі місця, пов'язані з велотуризмом у ЄС	~525 000

Джерела: створено автором на основі [48], [52], [53], [54].

Зростання зайнятості в секторі велотуризму є прямим наслідком інвестицій в інфраструктуру та популяризації велосипеда. Це не лише створює робочі місця безпосередньо в туристичній галузі (прокат, гіді,

готелі), а й має мультиплікативний ефект, стимулюючи розвиток супутніх послуг та місцевого підприємництва, що особливо важливо для децентралізації економічного розвитку та підтримки сільських громад. Приклад Осло є чітким показником цього потенціалу. Для узагальнення наведених даних та візуалізації тенденцій, що стосуються розвитку велотуризму в Норвегії, вище представлена таблиця 2.1. Вона систематизує розрізнені статистичні дані, що стосуються як загального туризму, так і велосипедної активності, що є індикаторами сприятливого середовища для велотуризму. Оскільки прямих даних про кількість велотуристів та їхній економічний вплив у Норвегії бракує, включення загальноєвропейських показників та даних про модальну частку велосипеда допомагає сформувати уявлення про потенційний масштаб впливу, навіть за відсутності конкретних національних цифр. Таблиця підкріплює аргументацію щодо значного, хоча й не завжди прямо вимірюваного, економічного та соціального внеску велосипедного туризму, демонструючи його потенціал для створення робочих місць та покращення якості життя [17].

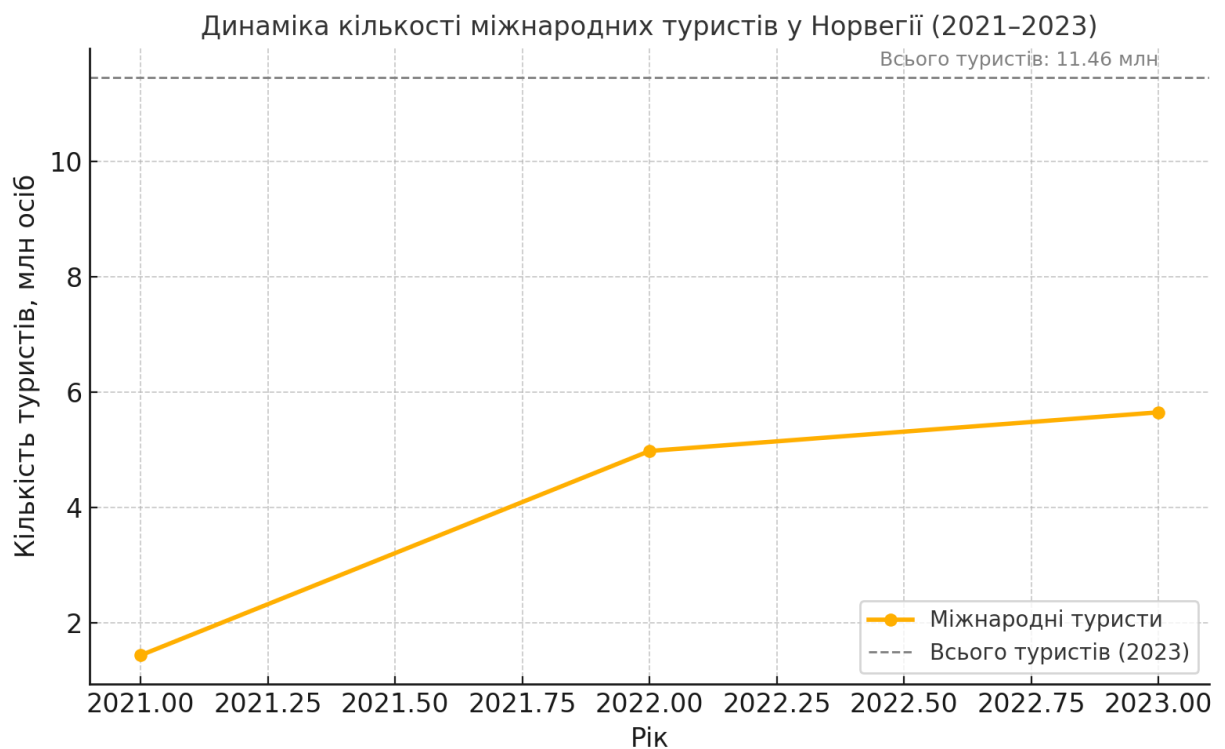


Рис. 2.2. Динаміка міжнародних туристів у Норвегії у 2021–2023 рр.

Джерело: створено автором на основі: [52].

Для наочності зростання кількості міжнародних туристів у Норвегії після пандемії COVID-19 протягом 2021–2023 років будемо послуговуватися графіком на рис. 2.2.

Також для виявлення ключових внутрішніх чинників (сильних і слабких сторін), а також зовнішніх обставин (можливостей і загроз), які впливають на розвиток велотуризму був проведений SWOT-аналіз велосипедного туризму Норвегії. Аналіз дозволяє системно оцінити переваги національної туристичної політики у сфері велотуризму, виявити вузькі місця в інфраструктурі чи управлінні, а також окреслити потенційні напрямки для подальшого зростання. Отримані результати стали основою для формування рекомендацій щодо використання досвіду Норвегії в Україні.

Норвегія ефективно поєднує свій природний потенціал з продуманою державною політикою, що дозволяє створювати унікальні умови для велосипедного туризму. Високий рівень інфраструктури, стратегічне планування, інтеграція до міжнародних маршрутів та шлях у бік сталого транспорту роблять країну привабливою для внутрішніх і іноземних туристів. Державна підтримка тут не просто доповнює природні ресурси, а забезпечує системний підхід до розвитку сфери. Для наочності сильні сторони подані в Таблиці 2.2.

Таблиця 2.2

Сильні сторони (Strengths) велосипедного туризму Норвегії

Унікальний природний ландшафт	Мальовничі фіорди, гори, узбережжя, плато, що пропонують різноманітні маршрути
Державна підтримка та стратегічне планування	Інтеграція велотуризму в національну стратегію сталого транспорту, цільові інвестиції
Інтеграція в міжнародні мережі	Активна участь у EuroVelo (EV1 та інші 6 маршрутів), стандартизація інфраструктури
Якісна інфраструктура	Розвинена відокремлена велоінфраструктура у містах та на популярних маршрутах, щільне обслуговування

Зростаюча популярність та модальна частка	Стабільне зростання велосипедних поїздок та зміна культурного сприйняття велосипеда
Фокус на здоров'я та якість життя	Розвиток велоінфраструктури як інвестиція в громадське здоров'я та добробут

Джерела: складено автором на основі [43], [51], [53].

Попри сильні сторони, Норвегія має природні та економічні обмеження. Короткий сезон, складний рельєф, висока вартість послуг і нерівномірність інфраструктури на віддалених ділянках знижують доступність велотуризму для широкої маси туристів. Відсутність глибоких досліджень щодо економічного впливу цієї галузі ускладнює її обґрунтоване планування й захист у держполітиці. Слабкі сторони подані у Таблиці 2.3.

Таблиця 2.3

Слабкі сторони (Weaknesses) велосипедного туризму Норвегії

Короткий сезон та погодні умови	Обмеження сезону теплими місяцями, виклики від снігу, льоду, солі взимку.
Складний рельєф	Гірська місцевість та фіорди ускладнюють маршрути для широкого загалу.
Висока вартість	Норвегія є дорогою країною для іноземців, що може відлякувати бюджетних туристів.
Фрагментованість інфраструктури	Нерівномірний розвиток інфраструктури за межами великих міст.
Застарілі національні стратегії	Потреба в оновленні та адаптації існуючих стратегій.
Відсутність специфічних економічних аналізів	Бракує детальних досліджень прямого економічного впливу велотуризму.

Джерела: складено автором на основі [42], [51], [53].

Ринок сталого та активного туризму зростає, і Норвегія має змогу посилити свої позиції через розвиток електровелосипедів, діджиталізацію сервісів і оновлення стратегій. Норвегія може залучити нові цільові групи, підвищити якість досвіду туристів, і покращити управління маршрутами та адаптуватись до нових викликів. Норвегія здатна стати прикладом балансу між комфортом, сталим розвитком і збереженням природи. Ці можливості велотуризму подано в таблиці 2.4.

Кліматичні зміни, зростання конкуренції, потенційне перевантаження популярних маршрутів і суперечності між екологічним іміджем та фактичними практиками (використання авто наприклад) ставлять під загрозу сталий розвиток. Економічні коливання також можуть зменшити туристичний потік. Це потребує регулярного перегляду стратегій і чутливого управління туристичними потоками та інфраструктурою.

Таблиця 2.4

Можливості (Opportunities) велосипедного туризму Норвегії

Розвиток екстремоорієнтованого туризму	Розширення цільової аудиторії та сезону завдяки доступності складних маршрутів
Подальша інтеграція в EuroVelo	Збільшення привабливості для міжнародних туристів через стандартизацію та завершення маршрутів
Просування концепції «повільного туризму»	Використання унікальних ландшафтів для глибшого занурення в місцеву культуру
Розвиток цифрових сервісів	Покращення туристичного досвіду через GPS-навігацію та інтерактивні платформи
Зростання глобального попиту на сталий та активний туризм	Сприятливий ринок для екологічно безпечних подорожей
Оновлення національних стратегій	Можливість для більш ефективного розвитку та досягнення цілей

Джерела: складено автором на основі [42], [51], [53].

Розвиток велосипедного туризму в Норвегії є результатом цілеспрямованої державної політики та реалізації низки масштабних проєктів, що інтегрують велосипед не лише як засіб відпочинку, а й як ключовий елемент сталої транспортної системи.

Таблиця 2.5

Загрози (Threats) велосипедного туризму Норвегії

Кліматичні зміни	Вплив на сезонність та умови маршрутів через погодні явища
Конкуренція	Посилення конкуренції з боку інших країн, що розвивають велотуризм
Безпека на дорогах	Ризики для велосипедистів через недостатнє розмежування з автотранспортом та погане покриття
«Подвійне забруднення»	Нівелювання екологічних переваг через використання автомобілів для доїзду до маршруту
Перевантаження популярних локацій	Надмірне навантаження на природні території при успішному розвитку туризму

Економічний спад	Вплив на туристичні витрати та доходи від велотуризму
------------------	---

Джерела: складено автором на основі [42], [51], [53].

Національна стратегія велосипедного транспорту, ухвалена Норвезькою адміністрацією автомобільних доріг (NPRA) [41], визначає амбітні цілі для розвитку велосипедної мобільності. Основна мета це досягнення 8% частки велосипедних поїздок у загальній транспортній системі країни. У дев'яти найбільших містах цей показник має бути значно вищим, близько 20%. Стратегія також передбачає, що 80% дітей та молоді мають ходити або їздити на велосипеді до школи, що підкреслює її соціальну спрямованість та орієнтацію на формування велокультури з раннього віку.

Заходи, передбачені стратегією, включають як міські, так і регіональні інфраструктурні проєкти, такі як будівництво виділених велосипедних доріжок, розширення велопарковок та оптимізація маршрутів. Важливою є концепція “нульового росту” (Nullvekstmålet) у Національному транспортному плані (NTP) [41], яка передбачає, що весь приріст пасажирських перевезень у містах має припадати на громадський транспорт, велосипед та піші прогулянки. Уряд також зосереджується на покращенні безпеки на дорогах, маючи на меті скоротити кількість серйозних травм та смертей серед велосипедистів.

Результати реалізації стратегії є відчутними. З 2018 по 2020 рік кількість зафіксованих велосипедних поїздок у Норвегії зросла на 11%, з особливо помітним зростанням у Південній Норвегії (+23%) [51]. Це підтверджує ефективність інвестицій в інфраструктуру. Проте, деякі джерела вказують на необхідність оновлення національних стратегій для їх більшої актуальності та ефективності. Це свідчить про динамічний характер політики та потребу в постійній адаптації до нових викликів. Норвезька стратегія велосипедного транспорту є прикладом довгострокового, цілеспрямованого підходу, який вже приніс відчутні результати у збільшенні велосипедної активності. Проте,

як і будь-яка довгострокова політика, вона потребує періодичного перегляду та адаптації до нових викликів (наприклад, кліматичних змін, технологічного розвитку, зростання попиту на е-байки). Це демонструє, що успіх не є статичним, а вимагає постійного вдосконалення та гнучкості у політичному плануванні.

Окрім національної стратегії, Норвегія реалізує низку регіональних та міжнародних ініціатив. Одним з таких прикладів є масштабний інфраструктурний проєкт Førdapakken у місті Фьорде [42]. У рамках цього проєкту протягом восьми років планується модернізація дорожньої мережі на суму 154 мільйони євро, що передбачає створення окремих доріжок для велосипедистів і пішоходів. Такі інвестиції на місцевому рівні є критично важливими для створення якісної інфраструктури.

У 2023 році в Бергені відкрили Fyllingsdalstunnelen – найдовший у світі тунель для велосипедистів і пішоходів, довжиною понад 3 км. Він з'єднує житлові райони та сприяє безпечному і швидкому пересуванню, навіть за несприятливої погоди. Це приклад того, як інженерні рішення в Норвегії підвищують привабливість велотранспорту в щоденному житті (Додаток Є).

Для моніторингу та оцінки ефективності політик у 2018 році було створено Norwegian Bike Traffic Index. [26, с. 70]. Цей індекс дозволяє відстежувати зміни у використанні велосипедів на національному, регіональному та місцевому рівнях, забезпечуючи дані для обґрунтованих управлінських рішень та адаптації стратегій.

Важливою складовою також є план дій щодо фізичної активності Міністерства охорони здоров'я Норвегії (HOD) на 2020-2029 роки [51]. Цей план підкреслює переваги велосипеда для громадського здоров'я, прагнучи створити суспільство, сприятливе для фізичних вправ, незалежно від віку, статі, здібностей та соціального походження. Це показує, що розвиток велотуризму є частиною ширшої державної політики, спрямованої на покращення добробуту населення. Успіх розвитку велотуризму в Норвегії

зумовлений наявністю національної стратегії, її децентралізованою реалізацією через регіональні проекти, інструменти моніторингу та активне залучення місцевих громад і приватного сектору. Це створює стійку екосистему, де інвестиції та політика підтримуються локальною ініціативою та підприємництвом.

2.3 Досвід Норвегії у сфері велосипедного туризму: виклики та перспективи для України

Сьогодні в країні функціонує понад 10 офіційно визнаних національних велосипедних маршрутів, які охоплюють тисячі кілометрів та поєднують між собою фіорди, ліси, гори й острови. Ці маршрути зручно поєднані з європейською мережею EuroVelo, що дозволяє легко планувати міждержавні подорожі [49].

Одним із найвідоміших маршрутів є EV1 Atlantic Coast Route, який простягається уздовж узбережжя Норвегії та входить до міжнародної мережі EuroVelo. Цей маршрут відомий своєю дикою природою, численними фіордами та мальовничими селами. Туристи, які обирають EV1, можуть насолодитися такими знаковими місцями, як Атлантична дорога, місто Тронгейм, а також багатьма острівними регіонами.

Ще один надзвичайно популярний напрям це Rallarvegen (див Додаток Ж). Це історичний маршрут, який початково використовувався залізничниками, але згодом став одним із найулюбленіших туристичних маршрутів на велосипедах. Він починається в гористому районі Naugastøl, проходить через високогір'я та закінчується у Фломі – знаменитому туристичному містечку біля фіорду. Маршрут цікавий не лише своєю природою, але й історією.

Для тих, хто шукає щось менш екстремальне, підійде Mjølkevegen (див. Додаток З). Це спокійний маршрут через долини Оппланну, з безліччю ферм і

озер. Він чудово підходить для родинного відпочинку та неквапливого подорожування, адже має багато зупинок для кемпінгу та оглядових точок.

Цікавим є маршрут Numedalsruta, який веде з Гейла до Ларвіка та вважається одним із найкращих довгих маршрутів через культурні та природні пам'ятки Південної Норвегії. Його перевага це доступність та гарна логістика: зручні пункти прокату, парковки для велосипедів, добре промарковані доріжки.

Більшість маршрутів мають чітке маркування, GPX-навігацію, зручну інфраструктуру для ночівлі та велообслуговування. Деякі маршрути (як-от EV3 та EV12) проходять через національні парки, що дозволяє туристам побачити дикі ландшафти та при цьому подорожувати екологічно.

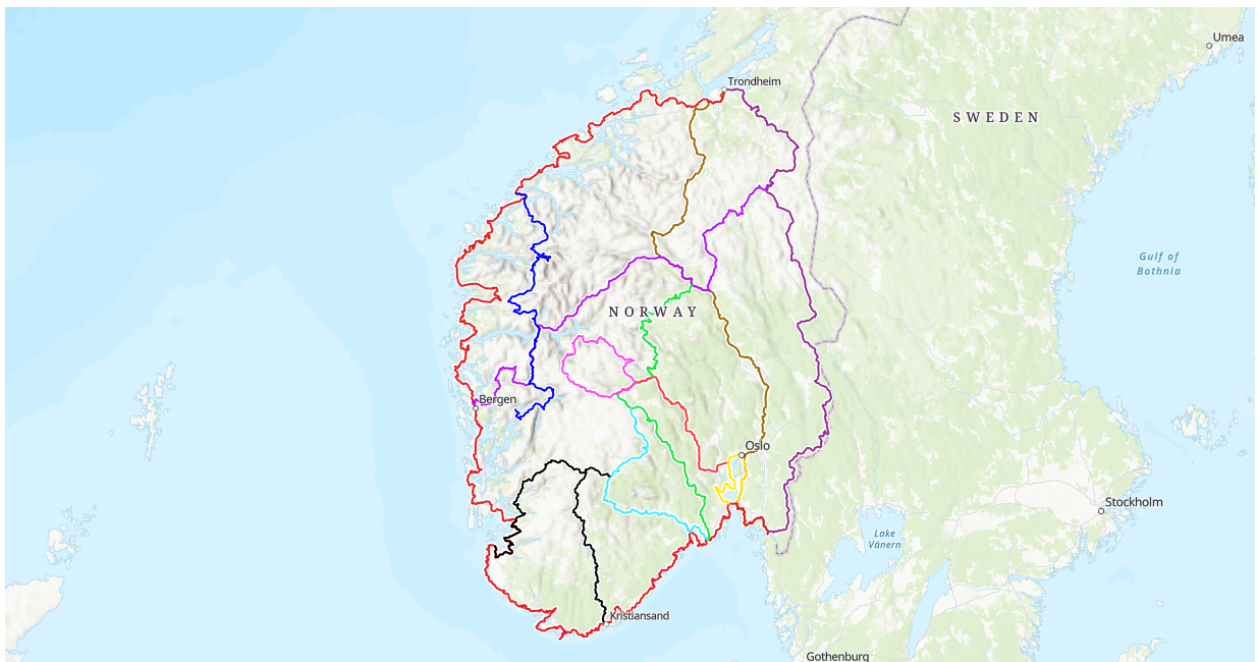


Рис. 2.2. Мапа національних велосипедних маршрутів Норвегії

Джерело: [42].

Згідно з даними Norwegian Public Roads Administration [41, с. 30], розвиток таких маршрутів є частиною стратегії сталого транспорту. Велосипедний туризм у Норвегії підтримується на державному рівні не лише

як спосіб активного відпочинку, а й як соціально-економічний інструмент, який стимулює розвиток місцевих громад і знижує трафік у туристичних регіонах. Тому велосипедні маршрути Норвегії це не просто зручні шляхи для пересування, а частина великої екологічної та туристичної стратегії країни. Вони дозволяють туристам відкривати нові локації, взаємодіяти з природою й культурою, зберігаючи при цьому довкілля.

Велосипедний туризм у Норвегії поступово став не лише частиною дозвілля, а й реальним інструментом для зміцнення місцевих громад. Завдяки державним стратегіям і постійному вдосконаленню інфраструктури, невеликі містечка та села, що раніше залишались осторонь масового туризму, отримали нові можливості для розвитку.

Дослідження показують, що інвестиції в розширення велосипедної мережі мають значний соціально-економічний ефект. Наприклад, у місті Осло, розширення веломережі на 100 км дало змогу збільшити кількість велосипедистів на 3% і продемонструвало ефективність таких проєктів у довгостроковій перспективі. Крім прямих переваг для здоров'я, це також забезпечує помітні економічні вигоди. За кожні 22 350 доларів інвестицій в інфраструктуру на душу населення отримується один додатковий рік якісного життя (QALY). Це вважається дуже вигідним у контексті норвезької системи охорони здоров'я [53].

Для місцевих громад такі інфраструктурні покращення означають зростання доходів завдяки туристам, що витрачають гроші на харчування, проживання, прокат спорядження чи екскурсії, а також створення нових робочих місць. Сільські території, які раніше залежали лише від сільського господарства, нині отримують друге дихання як вело-туристичні маршрути з унікальними природними ландшафтами та культурною спадщиною. Ці маршрути часто проходять повз фермерські господарства, кафе з локальною кухнею, ремісничі крамниці, що стимулює розвиток локального бізнесу.

Згідно з дослідженням, проведеним Innovation Norway [14, с. 101], іноземні туроператори відзначають, що туристи готові платити більше за якісний сервіс, автентичну кухню, перевезення багажу та зручне розміщення. Це підтверджує, що велосипедний туризм у Норвегії це не просто активність для ентузіастів, а повноцінний економічний ресурс, який підтримує місцеве населення.

Велосипедний туризм дозволяє вирівнювати потоки туристів. Туристи їдуть також у менш відомі регіони, що зменшує перенавантаження на великі туристичні центри та рівномірно розподіляє прибутки по країні. У звіті Європейської федерації велосипедистів (ECF) [43] також зазначено, що велотуризм у Європі щороку генерує понад 44 млрд євро, й очікується, що мережа EuroVelo, яку активно розвиває і Норвегія, принесе до 7 млрд євро щорічного доходу, коли буде повністю завершена.

Розвиток велосипедного туризму в Норвегії це не лише екологічний вибір, а й стратегічна інвестиція в добробут громад, сталу економіку та підтримку локальної ідентичності.

У Норвегії велосипедний туризм дедалі більше сприймається як спосіб активного відпочинку з відповідальним ставленням до природи. Цей вид туризму гармонійно поєднується з ідеями сталого розвитку. Велотуризм не потребує значного втручання в екосистеми, не створює надмірного шуму, не забруднює повітря, як автотранспорт, і мінімізує навантаження на природні території порівняно з масовим туризмом.

Одним із найважливіших аспектів є те, що велосипедні маршрути здебільшого проходять через регіони з особливою природною цінністю, через фіорди, національні парки, гори й озера. Завдяки чітким правилам, добре розміченим велошляхам і інформаційним табло, туристи орієнтуються в просторі, не з'їжджають з маршрутів, відповідно не завдають шкоди чутливим природним зонам. Таке планування та управління допомагає

зберігати біорізноманіття та запобігати ерозії ґрунтів у популярних туристичних зонах.

Окремо варто згадати кліматичний ефект. Велосипед це один із найбільш екологічних видів транспорту. Його активне використання в туризмі зменшує викиди парникових газів, які утворюються під час подорожей автомобілями або літаками. За даними звіту OECD [27, с. 124], Норвегія заохочує велосипедну мобільність у межах своєї кліматичної політики, оскільки вона допомагає зменшити загальні викиди CO₂ та підвищити якість повітря в регіонах, що приймають туристів.

Інфраструктурні проекти з розбудови веломереж включають екологічні стандарти та механізми зниження впливу на довкілля. При плануванні нових маршрутів враховуються наявні екосистеми, а також проводяться екологічні оцінки впливу. Тому велотуризм сприяє збереженню, і більш глибокому розумінню природних цінностей серед місцевих мешканців і туристів. Підвищення обізнаності це ще один позитивний ефект, бо люди краще розуміють як саме їхні дії впливають на довкілля.

Велосипедний туризм дозволяє зменшити концентрацію туристів у чутливих зонах. Туристичний потік рівномірно розподіляється між багатьма маршрутами та територіями, що знижує ризик перенавантаження природних об'єктів. Наприклад, деякі маршрути EuroVelo, що проходять територією Норвегії, спрямовані на просування альтернативних напрямків подалі від національних парків, які часто потерпають від надмірної кількості відвідувачів. Це допомагає розвантажити найвразливіші локації, зберігаючи їх для наступних поколінь.

На рівні політики, Норвегія активно впроваджує принципи «зеленої мобільності». У національній стратегії сталого транспорту велосипед розглядається не як альтернатива, а як основа для створення нової системи подорожей – екологічної, інклюзивної та орієнтованої на збереження ресурсів. Значна частина державного фінансування інфраструктури

спрямовується саме на розвиток велосипедних доріжок, стоянок, інформаційних систем, а також на стимулювання екологічно відповідального бізнесу у сфері туризму [55].

У підсумку, велосипедний туризм у Норвегії виступає як один із прикладів того як можна поєднати збереження природи з економічним розвитком. Велотуризм дозволяє туристам досліджувати красу норвезьких ландшафтів, не руйнуючи їх. Також створює нові можливості для громад та підвищує загальний рівень екологічної культури в суспільстві.

Норвегія є одним із лідерів у впровадженні велосипедного туризму як інструменту сталого розвитку та регіональної політики. Це не просто транспортна альтернатива, а повноцінна державна стратегія, яка поєднує економічні, екологічні та соціальні цілі. Основою для цього стали офіційні національні плани мобільності, цільові інвестиції в інфраструктуру та участь у міжнародних проєктах на кшталт EuroVelo [8 с. 21].

Ще одним важливим моментом стало включення Норвегії до мережі EuroVelo, зокрема маршруту EuroVelo 1 – Atlantic Coast Route [34, с. 32]. У межах цього маршруту, довжиною понад 2 600 км на території Норвегії, реалізується проєкт AtlanticOnBike, який передбачає стандартизацію велоінфраструктури, розмітки, зупинок та обслуговування на європейському рівні. Особливої уваги заслуговує арктична ділянка маршруту (Тромсе — Нордкап), яка стала прикладом «повільного туризму» і поєднання мобільності з екологічною обережністю. Дослідження показують, що цей маршрут сприяє не лише розвитку інфраструктури, але й формує «екотуристичну» ідентичність регіону.

Загалом, норвезький підхід до велосипедного туризму базується на державній стратегії з чіткими цілями і фінансуванням, інтеграції в європейські та міжнародні мережі, а також глибокому залученню місцевих громад і на партнерстві з бізнесом [40].

Цей досвід можна розглядати як ефективну модель для країн, які прагнуть розвивати сталий туризм у регіонах із високим природним потенціалом, особливо для України. Досвід Норвегії у розвитку велосипедного туризму є цінним орієнтиром для України, яка прагне розвивати сталий туризм та покращувати якість життя своїх громадян. Аналіз норвезької моделі дозволяє виокремити ключові елементи, які можуть бути адаптовані до українських реалій, враховуючи як потенційні вигоди, так і необхідні інвестиції.

Україна має значний потенціал для розвитку велосипедного туризму, особливо у гірських та прикордонних регіонах, як-от Карпати. Проте цей потенціал значною мірою залишається нереалізованим через слабку інфраструктуру, обмежене державне фінансування та фрагментарність ініціатив. У цьому контексті досвід Норвегії може бути цінним орієнтиром.

З огляду на зростаючий інтерес до активного та екологічного туризму у світі, розвиток якісної велоінфраструктури за європейськими стандартами привабить значну кількість туристів. На європейському рівні велотуристи витрачають в середньому €117 на день під час багатоденних поїздок (3+ ночівлі) та близько €130 на день під час коротких поїздок (1-2 ночівлі). Одноденні велопоїздки генерують близько €32 на день. Туристи на довгих маршрутах у США витрачають \$76-\$104 на день [31].

Хоча пряме перенесення норвезьких чи європейських показників витрат на Україну може бути неточним через відмінності в економіці та купівельній спроможності, використання консервативних оцінок дозволяє продемонструвати значний потенціал. Припустимо, що в Україні, після відбудови та розвитку інфраструктури, вдасться залучити 100 000 велотуристів на рік, які здійснюватимуть в середньому 5-денні багатоденні поїздки. Якщо взяти консервативну оцінку середніх витрат на рівні €50 на добу (враховуючи нижчу вартість життя в Україні порівняно з Норвегією/Західною Європою, але з фокусом на якісний сервіс), то

потенційний річний економічний ефект становитиме €25 000 000. Ці витрати включатимуть проживання, харчування, прокат велосипедів, ремонт, сувеніри, послуги гідів тощо, стимулюючи місцевий бізнес та створюючи робочі місця. Економічний ефект від велотуризму є мультиплікативним: доходи від туристів стимулюють розвиток місцевого малого та середнього бізнесу (готелі, кафе, прокат). Це створює нові робочі місця та збільшує податкові надходження до місцевих бюджетів. Це особливо цінно для сільських та периферійних регіонів, де інші види туризму можуть бути менш розвинені [31].

Структуроване планування, як у випадку національної стратегії Норвегії, може стати прикладом для створення власної Національної стратегії розвитку велотуризму в Україні. У документі слід передбачити ключові напрями: фінансування інфраструктурних проєктів, координацію з місцевими громадами, створення аналітичного індексу велотрафіку (аналог Norwegian Bike Traffic Index) та залучення громадських ініціатив, зокрема таких як U-Cycletourism.

По-друге, участь України у мережі EuroVelo уже відбувається – частина маршрутів проходить територією Карпат, зокрема в межах біосферного резервату «Східні Карпати». Однак для повноцінної інтеграції необхідно привести маршрути до європейських стандартів (розмітка, інфраструктура, безпека), як це було зроблено в Норвегії під час реалізації проєкту AtlanticOnBike. Впровадження координаційного центру EuroVelo в Україні з чітко визначеним мандатом це наступний логічний крок.

Важливою також є співпраця з місцевими громадами, яку в Україні вже частково реалізують у рамках проєктів «ВелоКраїна», «ВелоКарпатія» чи «Зелений маршрут» [27, с. 828]. Подібно до практики Норвегії, ці проєкти поєднують розбудову маршрутів з розвитком місцевого бізнесу: садиб, прокату велосипедів, туристичних послуг. Саме локальна зацікавленість і

координація це один із найсильніших факторів успішності скандинавського підходу, який потребує глибшої реалізації в українських умовах.

Заслуговує на увагу ідейна концепція «повільного туризму», яка активно просувається в Норвегії та Арктичному регіоні загалом. В Україні така модель може бути успішною в екологічно чутливих зонах, зокрема в гірських територіях Карпат, Полісся та Поділля. У цьому контексті велосипед виступає не лише транспортом, а й символом відповідального та усвідомленого туризму.

Нарешті, впровадження системної цифрової підтримки, зокрема карт GPS-маршрутів, інтерактивних платформ бронювання та віртуальних турів це ще один напрям, в якому Україна може швидко надолужити відставання. Норвегія використовує такі інструменти для покращення туристичного досвіду та збору даних про поведінку користувачів маршруту EV1, що дає змогу приймати обґрунтовані управлінські рішення.

Таблиця 2.6

Порівняльний аналіз передумов і можливостей розвитку велосипедного туризму в Норвегії та Україні

Критерій	Норвегія	Україна
Державна стратегія	Чітка національна велосипедна стратегія з фінансуванням і координацією	Стратегія ще розробляється, переважно через локальні ініціативи
Фінансування	Системні державні інвестиції, муніципальні бюджети, співфінансування	Обмежене фінансування, залежність від донорських програм та грантів
Інфраструктура	Велика мережа велодоріжок, велопарковок, зупинок; частина EuroVelo	Регіональні маршрути; відсутність інтегрованої національної інфраструктури
Участь громад	Висока залученість, співпраця з місцевим бізнесом	Ініціативи існують, однак часто залишаються без підтримки з боку держави
Культурне сприйняття	Велосипед – звичайний спосіб пересування й форма дозвілля	Велосипед здебільшого сприймається як спорт або рекреація

Природно-рекреаційний потенціал	Високий, активно використовується	Високий, але недостатньо реалізований
Міжнародна інтеграція	Повноцінна участь у EuroVelo, відповідність стандартам	Часткова інтеграція; інфраструктура не відповідає стандартам

Джерела: складено автором на основі аналізу [19], [26], [33], [36].

У підсумку, досвід Норвегії демонструє, що велосипедний туризм це не лише питання інфраструктури, а цілісна стратегія, що об'єднує екологію, економіку, культуру та суспільну взаємодію. Україна має всі передумови, щоб застосувати ці принципи, поступово інтегруючи їх у національну політику сталого туризму.

Для того щоб зрозуміти, наскільки досвід Норвегії є релевантним для України, варто зіставити ключові фактори, що впливають на реалізацію політики у сфері велосипедного туризму в обох країнах. Хоча Норвегія має вищий рівень фінансування, стабільну інституційну систему та глибоку традицію сталого туризму, в Україні також наявні важливі передумови для ефективної адаптації таких підходів, зокрема природно-рекреаційний потенціал, активність громад та зацікавлення з боку ЄС.

Цей аналіз підтверджує, що хоча Україна і не має таких самих ресурсів, як Норвегія, її потенціал цілком дозволяє адаптувати ключові елементи скандинавського підходу за умови політичної волі, підтримки місцевих громад і стратегічної координації.

Вартість будівництва велосипедної інфраструктури значно варіюється залежно від типу місцевості та складності проєкту. Це дозволяє Україні застосувати поетапний підхід до розвитку інфраструктури. На початковому етапі можна зосередитися на створенні менш витратних, але функціональних маршрутів у сільській місцевості та на зелених зонах, поступово переходячи до більш складних та дорогих міських проєктів. Це дозволяє оптимізувати використання обмежених ресурсів та демонструвати швидкі результати.

Для деталізації витрат на створення велосипедної інфраструктури в Україні, наведена таблиця 2.7. Вона надає конкретні діапазони витрат для різних компонентів велоінфраструктури, що є важливим для реалістичного планування в Україні. Таблиця дозволяє порівняти потенційні витрати в Україні з європейськими стандартами, що є ключовим для адаптації норвезького досвіду. Представлення різних цінових категорій показує, що інвестиції можуть бути поетапними та адаптованими до наявних ресурсів, що є важливим для обґрунтування проєктів.

Забезпечення різноманітних джерел фінансування є першочерговим для сталого розвитку велосипедного туризму в Україні. Доступ до фондів Європейського Союзу через різні програми, такі як Interreg (транскордонне співробітництво), Фонд ЄС для України (EU for Ukraine Fund) та програма LIFE (яка підтримує U-Cycle в Україні). Ці кошти можуть бути спрямовані на розвиток інфраструктури, нарощування потенціалу та реалізацію транскордонних проєктів [44].

Виділення коштів з муніципальних та регіональних бюджетів на місцеву інфраструктуру, її утримання та промоційні заходи. Це є критично важливим для забезпечення місцевої відповідальності та сталості проєктів.

Таблиця 2.7

Оцінка витрат на створення велосипедної інфраструктури в Україні (за прикладом європейських стандартів)

Тип інфраструктури	Орієнтовна вартість (Євро/км)	Примітки / Фактори впливу
Проста велодоріжка (сільська місцевість)	€50 000 – €200 000	Легка місцевість, мінімум інженерних робіт
Велодоріжка у міській / складній місцевості	€200 000 – €500 000	Дренаж, освітлення, перехрестя
Високоякісна міська веломагістраль	€500 000 – €1 500 000	Ширина, мости / тунелі
Складні інженерні споруди (мости)	> €10 000 000	Перетин великих перешкод
Тип об'єкта	Орієнтовна вартість (Євро/ одиниця)	Примітки

Запуск пункту прокату (з парком е-байків)	€80 000 – €330 000	Включає велосервери, додаток, станції, зарядку
Проста громадська велостійка	€6 – €300+	Залежить від матеріалу, дизайну, місткості
Критий велопаркінг (навіс)	€2 329 – €17 249	Залежить від розміру та складності
Велобокс / локер (річна підписка)	€15 – €300	Вартість для користувача

Джерела: складено автором на основі [50].

Прямі державні інвестиції в національні велосипедні маршрути, стратегічну інфраструктуру та впровадження національної стратегії, подібно до підходу Норвегії.

Залучення приватних інвестицій для розвитку та функціонування послуг, таких як прокат велосипедів, розміщення та ремонтні майстерні. Світовий банк також підтримує ініціативи ДПП в Україні [6].

Використання громадської підтримки та волонтерських зусиль, як це демонструють кампанії #BikesForUkraine та «Велогромади». Ці джерела можуть доповнювати більші джерела фінансування та сприяти залученню громади [43].

Продовження підтримки з боку міжнародних організацій та країн-партнерів для проєктів відновлення та реконструкції, які можуть включати ініціативи сталого транспорту.

Розвиток велосипедного туризму в Україні може мати значний позитивний екологічний ефект, сприяючи зниженню викидів парникових газів, покращенню якості повітря та збереженню природних ландшафтів.

Велосипед є одним із найбільш екологічних видів транспорту, що не створює шкідливих викидів та шумового забруднення. Заміна коротких автомобільних поїздок на велосипедні значно зменшує викиди парникових газів. Середній автомобіль виділяє близько 192 г CO₂ на кілометр, тоді як звичайний велосипед – лише 21 г CO₂ на кілометр (включаючи виробництво та їжу для велосипедиста), а електровелосипед – 14.8 г CO₂ на кілометр. Перехід лише однієї поїздки на день з автомобіля на велосипед протягом 200

днів на рік може заощадити півтонни CO₂ [13]. Якщо один з п'яти міських жителів Європи змінить свою поведінку таким чином, це скоротить викиди від усіх автомобільних поїздок у Європі приблизно на 8%. Розвиток велотуризму в Україні сприятиме зменшенню залежності від автомобільного транспорту, особливо в природних та рекреаційних зонах, покращуючи якість повітря та знижуючи рівень шуму. Екологічні переваги велосипеда є суттєвими, безпосередньо сприяючи пом'якшенню наслідків зміни клімату та створенню чистіших міських і сільських середовищ. Однак, важливо враховувати потенціал «подвійного забруднення», якщо туристи переважно використовують автомобілі для доїзду до початкових точок веломаршрутів. Просування інтегрованих рішень з громадським транспортом або заохочення місцевого прокату може пом'якшити цей ефект.

Велосипедні маршрути здебільшого проходять через регіони з особливою природною цінністю, такі як національні парки, фіорди та гори. Завдяки чітким правилам, добре розміченим велошляхам та інформаційним табло, туристи орієнтуються в просторі, не з'їжджають з маршрутів, відповідно не завдають шкоди чутливим природним зонам. Таке планування та управління допомагає зберігати біорізноманіття та запобігає ерозії ґрунтів у популярних туристичних зонах. Велосипедний туризм, при належному плануванні та управлінні, є потужним інструментом збереження довкілля. Шляхом спрямування туристів по визначених маршрутах та заохочення відповідальної поведінки, він мінімізує антропогенний вплив на крихкі екосистеми, зберігаючи біорізноманіття та запобігаючи ерозії ґрунтів. Цей підхід також допомагає рівномірно розподіляти туристичні потоки, запобігаючи перевантаженню популярних природних об'єктів та забезпечуючи їхню довгострокову стійкість.

Україна має значний потенціал для розвитку велосипедного туризму, особливо у гірських та прикордонних регіонах, як-от Карпати. Проте цей

потенціал значною мірою залишається нереалізованим через низку системних викликів.

Україна наразі перебуває на початковому етапі формування велотуристичної інфраструктури. Незважаючи на обмежені ресурси, зростає інтерес до екотуризму, активно діють місцеві ініціативи. Українські маршрути вже частково інтегровані в систему EuroVelo, зокрема маршрут EuroVelo 4 проходить через Львів, Житомир та Київ. У Карпатському регіоні, який має значний потенціал для велотуризму, вже існує близько 50 велосипедних маршрутів різної складності, більшість з яких мають маркування та доступ. Зокрема, у Закарпатській області розробляється новий веломаршрут «Ужанська стежка» [2], що має з'єднати Словаччину через Закарпаття з кордоном Львівської області. Проте, інфраструктура переважно складається з регіональних маршрутів, і відсутня інтегрована національна мережа. Наприклад, велосипедна інфраструктура в Одесі є недостатньо розвиненою. У Києві розроблено концепцію розвитку велосипедної інфраструктури, що передбачає створення 1000 км велодоріжок, з яких 240 км є пріоритетними для фінансування [1].

Основними перешкодами залишаються низький рівень безпеки на дорогах, недостатньо розвинена туристична інфраструктура та відсутність загальнонаціональної стратегії розвитку велотуризму. Фінансування є обмеженим, а його залежність від донорських програм та грантів створює нестабільність. Культурне сприйняття велосипеда в Україні здебільшого обмежується спортом або рекреацією, а не повсякденним транспортом чи формою дозвілля. Фінансово-економічні, соціально-демографічні та адміністративно-управлінські умови негативно впливають на рекреаційну та туристичну привабливість сільських районів, обмежуючи здатність сільського населення впроваджувати інновації. Крім того, невідповідність інфраструктури міжнародним стандартам ускладнює повноцінну інтеграцію в EuroVelo. Сучасні виклики, зокрема повномасштабна війна, також впливають

на транскордонне співробітництво, заморожуючи його в деяких прикордонних регіонах [33].

Незважаючи на виклики, в Україні є значні досягнення та активні ініціативи. Проєкти, такі як «ВелоКраїна», «ВелоКарпатія», «ВелоКосів» та «Зелений маршрут», активно сприяють розвитку інфраструктури для велосипедного туризму. Організація U-Cycle, давній член ECF в Україні, продовжує свою кампанію #BikesForUkraine, в рамках якої було доставлено понад 2600 велосипедів до 85 українських громад для підвищення мобільності волонтерів та доставки гуманітарної допомоги. U-Cycle також провела всеукраїнський конкурс «Велогромади» для розробки проєктів велосипедних маршрутів та розробила урядові рекомендації для велосипедно-дружніх шкіл, що мають бути інтегровані в національні плани відбудови. Ініціативи, такі як велосипедні поїздки для збору коштів на підтримку України, демонструють потенціал громадської залученості та солідарності [28].

Україна володіє значними природними та рекреаційними активами для розвитку велосипедного туризму, особливо у гірських та прикордонних регіонах. Хоча місцеві ініціативи демонструють перспективу, а часткова інтеграція в міжнародні мережі, такі як EuroVelo, вже існує, зберігаються значні системні виклики. До них належать фрагментована інфраструктура, недостатній рівень безпеки на дорогах та відсутність єдиної національної стратегії. Триваючий конфлікт ще більше ускладнює зусилля з розвитку, впливаючи на транскордонне співробітництво. Однак, активна участь організацій громадянського суспільства та зростаючий інтерес до сталого туризму створюють можливості для стратегічного розвитку, використовуючи міжнародний досвід та фінансування для подолання поточних перешкод та реалізації значного потенціалу України [5, с. 19].

Проведене дослідження підтверджує, що велосипедний туризм у Норвегії є формою активного відпочинку з інтегрованим елементом

національної політики сталого розвитку, що поєднує економічні, соціальні та екологічні цілі. Норвезький досвід демонструє, що успіх у цій сфері досягається завдяки синергії унікальних природних ресурсів, цілеспрямованої державної підтримки, значних інвестицій в інфраструктуру, активної інтеграції в міжнародні мережі та глибокої співпраці з місцевими громадами та приватним сектором.

Норвегія успішно інтегрувала велосипедний туризм у свою національну стратегію сталого транспорту, що включає чіткі цілі щодо збільшення частки велосипедних поїздок, значні інвестиції в інфраструктуру та механізми моніторингу (Norwegian Bike Traffic Index). Це забезпечує довгострокову перспективу розвитку та стійкість досягнутих результатів.

Хоча прямі економічні показники велотуризму в Норвегії не завжди відокремлені, аналіз показує високу економічну доцільність інвестицій у велоінфраструктуру з точки зору громадського здоров'я та якості життя. Велотуризм стимулює місцеве підприємництво, створює робочі місця та сприяє рівномірному розподілу туристичних потоків, що особливо важливо для сільських та віддалених регіонів [39].

Норвегія ефективно використовує своє унікальне природне розмаїття (фіорди, гори) для створення мальовничих маршрутів, доповнюючи їх якісною та безпечною інфраструктурою, інтегрованою в європейські мережі, такі як EuroVelo.

Навіть у Норвегії існують виклики, пов'язані з кліматом, рельєфом та високою вартістю. Проте, розвиток електровелосипедного туризму, подальша цифровізація та просування «повільного туризму» відкривають нові можливості для розширення цільової аудиторії та мінімізації негативних факторів.

Україна має значний природно-рекреаційний потенціал, особливо в Карпатах, та зростаючий інтерес до екотуризму. Існуючі місцеві ініціативи та

часткова інтеграція в EuroVelo створюють основу для подальшого розвитку. Рекомендації для України:

Створити всеосяжний документ, який інтегрує велотуризм у ширші національні та регіональні стратегії сталого розвитку, транспорту, охорони довкілля та охорони здоров'я. Стратегія має містити чіткі цілі, механізми фінансування та координації між усіма рівнями управління.

Зосередитися на створенні безпечної, якісної та цілісної мережі велодоріжок, починаючи з менш витратних маршрутів у природних зонах та поступово розширюючи до міських мереж. Забезпечити належне обслуговування інфраструктури, включаючи цілорічне прибирання та ремонт.

Привести існуючі та нові українські маршрути EuroVelo до європейських стандартів маркування, безпеки та сервісу. Створити національний координаційний центр EuroVelo для ефективного управління та просування.

Сприяти ініціативам місцевих громад, підтримувати розвиток малого та середнього бізнесу вздовж маршрутів (прокат, ремонт, розміщення, харчування). Залучати приватний капітал та експертизу через механізми ДПП для фінансування та управління проектами.

Активно залучати гранти та програми ЄС (Interreg, EU for Ukraine Fund, LIFE Programme), кошти місцевих та державних бюджетів, а також використовувати інструменти краудфандингу та міжнародних донорських програм.

Інвестувати в інфраструктуру для електровелосипедів та розвивати цифрові платформи (GPS-карти, мобільні додатки для планування та бронювання) для підвищення доступності та привабливості велотуризму для ширшого кола користувачів.

Використовувати унікальний природний та культурний потенціал України для розвитку «повільного туризму», що заохочує глибоке занурення в місцеве середовище та мінімізує негативний вплив на довкілля. Проводити

інформаційні кампанії для підвищення екологічної культури та безпеки на дорогах.

Впровадження цих рекомендацій дозволить Україні ефективно адаптувати успішний норвезький досвід, розкрити свій значний потенціал у сфері велосипедного туризму та сприяти сталому розвитку регіонів, покращенню здоров'я населення та збереженню природної спадщини [19, с. 435].

Норвегія демонструє приклад того, як поєднання природного середовища, продуманих стратегій і уваги до комфорту користувача може створити повноцінну систему велосипедного туризму. Успіх забезпечується окремими ініціативами та системною роботою на всіх рівнях, від національного планування до локальних маршрутів, які враховують сезонність, клімат і соціальний попит. Попри складні умови, велотуризм не лише утримується, а й зростає, поступово формуючи нову транспортну і туристичну культуру.

Досвід країни підтверджує, що велосипед це більше, ніж засіб пересування. Це інструмент доступу до природи, чинник локального розвитку і спосіб покращення якості життя. При правильному управлінні він стає джерелом зайнятості, інструментом децентралізації туристичних потоків і засобом екологічного балансування. Окремо варто відзначити адаптивність інфраструктури, інтеграцію в європейські мережі та акцент на соціальній користі. Ці компоненти створюють модель, яку варто розглядати не як готову схему, а як орієнтир для переосмислення туристичної політики в Україні.

ВИСНОВКИ

Велосипедний туризм поступово стає важливою частиною сучасної туристичної політики, особливо в країнах, які роблять ставку на сталий розвиток. Його переваги проявляються не лише в екологічній складовій, а й у впливі на місцеву економіку, зайнятість та якість життя. Зібраний у роботі матеріал дозволяє зробити висновок, що розвиток цього виду туризму залежить від здатності країни поєднати інфраструктурні рішення з культурою користування простором.

На прикладі Норвегії видно, що навіть за складного клімату і розрідненої забудови велосипедний туризм може розвиватися, якщо йому надано належну увагу на державному і місцевому рівнях. Сильна сторона норвезького досвіду це включення велосипеда в щоденне життя громади. Це дозволило сформувати цілісну модель розвитку велотуризму, аналіз якої став основою для послідовного розв'язання завдань, поставлених у дослідженні.

1. Узагальнено теорію велосипедного туризму, його сутність, еволюцію та місце в туристичній індустрії. Встановлено, що велосипедний туризм, як форма активного відпочинку, має глибоке історичне коріння, що сягає «велосипедного буму» другої половини XIX століття. Саме тоді, завдяки інженерним проривам, таким як поява «безпечного велосипеда» та пневматичних шин, велосипед перетворився з екзотичного засобу пересування на доступний інструмент для подорожей, що підтверджується появою перших клубів веломандрівників та спеціалізованих путівників. Цей період заклав основи для подальшого розвитку велотуризму, який у XX столітті набув масового характеру, а у XXI столітті переживає нову хвилю популярності, зумовлену зростанням інтересу до здорового способу життя, сталого туризму та розвитком електровелосипедів, що розширили коло потенційних користувачів.

2. Визначено та систематизовано сучасні наукові підходи до класифікації велосипедного туризму. Проведений аналіз показав, що велосипедний туризм, як багатогранне явище, може бути класифікований за різними критеріями, що є фундаментальним для його наукового вивчення та практичного застосування.

Систематизація цих підходів має важливе практичне значення, оскільки вона дозволяє туристичним операторам та місцевим органам влади ефективніше розробляти та просувати туристичні продукти, орієнтовані на конкретні цільові аудиторії. Наприклад, розуміння мотивації (втеча, пригода, здоров'я, самореалізація) та зовнішніх факторів (природні атракції, якість інфраструктури, доступність сервісів) дає змогу створювати маршрути та послуги, що максимально відповідають очікуванням туристів. Це, своєю чергою, сприяє підвищенню привабливості DESTINACIЙ та оптимізації використання наявних ресурсів для сталого розвитку велосипедного туризму.

3. Проаналізовано світовий досвід розвитку велосипедного туризму, виокремлено ключові моделі та фактори, що впливають на його зростання. Аналіз світового досвіду засвідчив, що велосипедний туризм є динамічним та економічно значущим сегментом туристичної індустрії, особливо в країнах Західної Європи. Країни, такі як Нідерланди, Німеччина, Франція та Бельгія, є лідерами у цій сфері завдяки значним інвестиціям у спеціалізовану інфраструктуру, створення національних маршрутів (наприклад, D-Routen у Німеччині) та активній інтеграції в європейську мережу EuroVelo, яка охоплює понад 90 тис. км шляхів через 38 країн.

На противагу традиційним європейським ринкам, країни Азії, зокрема Японія, Таїланд та Південна Корея, демонструють стрімкі темпи зростання велотуризму протягом останнього десятиліття. Вони активно впроваджують національні програми з велодоріжками та цифровими сервісами, використовуючи велотуризм для підтримки економіки сільських регіонів. У Північній Америці, незважаючи на меншу орієнтованість суспільства на

велосипед порівняно з Європою, інтерес до веломандрівок зростає, що підтверджується розвитком Національної системи велосипедних маршрутів США (USBRS). Приклад Канади, де рівень користування велосипедом вищий, ніж у США, навіть за холоднішого клімату, доводить, що успіх велотуризму визначається не лише природними умовами, а й цілеспрямованою державною політикою та містобудівними рішеннями. Це підкреслює, що комплексний підхід, що поєднує інфраструктурні інвестиції, маркетингові заходи та підтримку місцевих громад, є ключовим для сталого розвитку велотуризму у будь-якому регіоні світу.

4. Визначено та охарактеризовано ресурсну базу розвитку велосипедного туризму в Норвегії, включаючи її природно-географічні та кліматичні особливості. Виявлено, що Норвегія володіє унікальною природно-географічною ресурсною базою, яка є фундаментальною для розвитку велосипедного туризму. Поєднання гір, фіордів, плато, узбережжя та рівнинних долин створює надзвичайно мальовничі та різноманітні маршрути, що приваблюють широкий спектр велотуристів – від досвідчених мандрівників, які шукають викликів, до тих, хто прагне спокійного відпочинку на природі. Низька щільність населення та велика кількість природоохоронних територій посилюють привабливість країни для екотуризму. Дослідження GPS-даних в Осло підтверджують, що велосипедисти часто свідомо обирають довші, але естетично привабливіші та безпечніші маршрути, що проходять уздовж фіордів, парків чи озер, підкреслюючи важливість якості простору та навколишнього середовища для туристичного досвіду.

Водночас, кліматичні особливості Норвегії формують чітку сезонність велосипедного туризму, обмежуючи його переважно теплими місяцями (травень-вересень), що підтверджується даними Norwegian Bike Traffic Index про пік поїздок у травні-червні та значне зниження активності взимку. Складний рельєф, сніг, лід та використання солі взимку створюють значні

перешкоди, що змушує третину норвезьких велосипедистів відмовлятися від поїздок у несприятливих умовах.

5. Проведено комплексний аналіз стану розвитку велосипедного туризму в Норвегії, включаючи його інфраструктуру, популярні маршрути та роль у місцевій економіці. Аналіз показав, що розвиток велосипедного туризму в Норвегії є результатом цілеспрямованої державної політики та значних інвестицій в інфраструктуру. Норвезька адміністрація автомобільних доріг (NPRA) у своїй Національній стратегії велосипедного транспорту поставила амбітні цілі щодо збільшення частки велосипедних поїздок до 8% на національному рівні та 20% у дев'яти найбільших містах. Це передбачає будівництво виділених велосипедних доріжок, розширення велопарковок та оптимізацію маршрутів, що підтверджується зростанням кількості зафіксованих велосипедних поїздок на 11% з 2018 по 2020 рік. Популярні маршрути, такі як EuroVelo 1 Atlantic Coast Route, Rallarvegen, Mjølkevegen та Numedalsruta, є прикладами якісної інфраструктури з чітким маркуванням, GPS-навігацією та зручними сервісами для ночівлі та обслуговування.

6. Визначено основні виклики та перспективи розвитку велосипедного туризму в Норвегії, що можуть бути адаптовані для України. Проведений SWOT-аналіз виявив низку ключових викликів для розвитку велосипедного туризму в Норвегії. До них належать обмежена сезонність через кліматичні умови (сніг, лід, холод), складний рельєф, що робить маршрути фізично вимогливими, висока вартість туризму в країні, а також фрагментованість інфраструктури за межами великих міст.

Водночас, існують значні перспективи для подальшого розвитку. Це, зокрема, активний розвиток електровелосипедного туризму, який робить складні маршрути доступними для ширшого кола туристів, подальша інтеграція в мережу EuroVelo, просування концепції «повільного туризму», що дозволяє глибше зануритися в місцеву культуру, та розвиток цифрових сервісів (GPS-навігація, інтерактивні платформи). Ці можливості є

релевантними для України, яка може адаптувати норвезький досвід для подолання власних викликів, таких як слабка інфраструктура, обмежене фінансування та відсутність інтегрованої національної стратегії. Порівняльний аналіз підтверджує, що, попри відмінності в ресурсах, Україна має потенціал для адаптації ключових елементів норвезького підходу за умови політичної волі та підтримки громад.

7. Сформульовано практичні рекомендації для України з урахуванням норвезького досвіду. На основі комплексного аналізу норвезького досвіду сформульовано низку практичних рекомендацій для України, спрямованих на розвиток велосипедного туризму. Першочерговим кроком є розробка та впровадження всеосяжної Національної стратегії розвитку велосипедного туризму, яка інтегруватиме його у ширші національні та регіональні стратегії сталого розвитку, транспорту, охорони довкілля та здоров'я. Ця стратегія має містити чіткі цілі, механізми фінансування та координації між усіма рівнями управління, подібно до норвезької моделі.

Другим важливим напрямом є пріоритетне будівництво та належне обслуговування якісної та безпечної велосипедної інфраструктури, включаючи відокремлені велодоріжки, велопарковки та пункти прокату, з акцентом на цілорічне використання. Важливо активно залучати місцеві громади та розвивати державно-приватне партнерство для спільного фінансування та реалізації проєктів, а також різноманітні джерела фінансування, залучаючи гранти ЄС (Interreg, EU for Ukraine Fund, LIFE Programme), кошти місцевих та державних бюджетів, а також краудфандинг. Розвиток електровелосипедного туризму та цифрових сервісів (GPS-карти, мобільні додатки) підвищить доступність та привабливість велотуризму, а просування концепції «повільного туризму» та екологічної свідомості сприятиме сталому використанню природного та культурного потенціалу України.

Отже, поставлену мету роботи досягнуто повністю. У результаті проведеного дослідження було системно вивчено велосипедний туризм у Норвегії, визначено його ключові компоненти, обґрунтовано значення для сталого розвитку, проаналізовано політику держави та інфраструктурні підходи. Усі завдання, окреслені у вступі, виконано послідовно й аргументовано, що дозволяє зробити висновок про завершеність дослідження та його практичну цінність.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Заседка І. В. Розвиток велосипедного туризму в Україні. Географія та туризм. 2013. Вип. 25. С. 118–123. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/gt_2013_25_18. (дата звернення 02.04.2025)
2. Каблак Н. І., Калинич І. В., Ничвид М. Р., Ваш Я. І. Особливості планування велосипедної інфраструктури в транскордонному регіоні Словаччини та України. Український журнал прикладної економіки та техніки. 2025. Том 10, № 2. С. 33–37. URL: <https://doi.org/10.36887/2415-8453-2025-2-5> (дата звернення 01.05.2025)
3. Колєгаєв М. Ю. Бабешко М. С. Перспективи українського велотуризму в контексті досвіду реалізації стратегії розвитку велоруку в країнах ЄС. Київський науково-педагогічний вісник. 2021. № 23. С. 39–45. URL: <https://salo.li/c57eA21> (дата звернення 23.04.2025)
4. Левицький А.М. Проблеми та перспективи розвитку велосипедного туризму в Україні. – Дипломна робота на здобуття ступеня бакалавра спеціальності «Туризм». – Національний авіаційний університет. – Київ, 2022. – 82 с. URL: <https://er.nau.edu.ua/handle/NAU/54462> (дата звернення 24.04.2025)
5. Фонд імені Гайнріха Бьоля. Київське бюро. Проблема розвитку велотранспорту та перешкоди до її реалізації в Україні: Звіт за результатами соціологічного дослідження. Київ: Фонд імені Гайнріха Бьоля. Київське бюро, 2020. 20 с. URL: <https://ua.boell.org/sites/default/files/2020-12/Bike%20Report%20-%2010-12-2020.pdf> (дата звернення: 02.05.2025).
6. Агенція ДПП. Програма підготовки проєктів в Україні, що реалізується Агенцією ДПП за підтримки Світового банку: План залучення зацікавлених сторін (SEP), план екологічних та соціальних зобов'язань (ESCP). URL:

<https://pppagency.gov.ua/uk/programa-pidgotovky-proyektiv-v-ukrayini-ukrai-ne-project-preparation-facility-shho-realizuyetsya-agencziyeyu-dpp-za-pidtrymky-svitovogo-banku-plan-zaluchennya-zaczikavlenyh-storin-sep-plan-ekol/>
(дата звернення 23.04.2025)

7. Aasvik O., Bjørnskau T. –Cyclists’ perception of maintenance and operation of cycling infrastructure: Results from a Norwegian survey. *Frontiers in Psychology*. 2021. Vol. 12. P. 69-63
<https://doi.org/10.3389/fpsyg.2021.696317> (дата звернення 16.04.2025)
8. Andreasson, J., Skirbekk, V., Grimen, H. Community sharing in Norway: A case study of three initiatives. *Journal of Cleaner Production*. 2021. Vol. 302. Article 12-69. <https://doi.org/10.1080/15487733.2021.1969820> (дата звернення 02.05.2025)
9. Brščić, K., Lovrečić, K., Šugar, T. Impact of cycle tourism development on tourist destination – attitudes of local stakeholders. *Tourism in Southern and Eastern Europe*. 2021. Vol. 6. P. 137–154. URL: DOI:[10.20867/tosee.06.10](https://doi.org/10.20867/tosee.06.10) (дата звернення 14.04.2025)
10. Buning R. J., Lamont M. Mountain bike tourism economic impacts: A critical analysis of academic and practitioner studies. *Tourism Economics*. 2021. Vol. 27, No. 3. P. 500–509. URL: <http://dx.doi.org/10.1177/1354816620901955>
11. Carra M., Pavesi F.C., Barabino B. Sustainable cycle-tourism for society: Integrating multi-criteria decision-making and land use approaches for route selection. *Sustainable Cities and Society*. 2023. Vol. 99. Article 104905. URL: <https://doi.org/10.1016/j.scs.2023.104905> (дата звернення 10.04.2025)
12. Carraa M., Botticini F., Pavesi F. C., Maternini G., Pezzagno M. A comparative cycling path selection for sustainable tourism in Franciacorta: An integrated AHP-ELECTRE method. *Transportation Research Procedia*. 2023. Vol. 67. P. 204–211. URL: <http://dx.doi.org/10.1016/j.trpro.2023.02.194> (дата звернення 21.04.2025)

13. Ciascai O.R., Dezsı S., Rus K.A. Cycling Tourism: A Literature Review to Assess Implications, Multiple Impacts, Vulnerabilities, and Future Perspectives. *Sustainability*. 2022. Vol. 14, P. 89-83. URL: <https://doi.org/10.3390/su14158983> (дата звернення 10.04.2025)
14. Cycling tourism in USA, Denmark, Germany, the Netherlands, Sweden, and their perceptions of Norway as a cycling destination : [knowledge transfer project] / Innovation Norway, NCE Tourism. Oslo, 2016. 114 с. URL: <https://salo.li/2a27e97> (дата звернення 26.04.2025)
15. de Jong T., Böcker L., Weber C. Road infrastructures, spatial surroundings, and the demand and route choices for cycling: Evidence from a GPS-based mode detection study from Oslo, Norway. *EPB: Urban Analytics and City Science*. 2023. Vol. 50, No. 8. P. 2133–2150. URL: <https://doi.org/10.1177/23998083221141431> (дата звернення 25.04.2025)
16. Flusche D. Bicycling Means Business: The Economic Benefits of Bicycle Infrastructure. *League of American Bicyclists*. Washington D.C., 2012. 23 p. URL: <https://salo.li/59bc553> (дата звернення 16.04.2025)
17. Fosgerau, M., Lukawska, M., Paulsen, M., Rasmussen, T. K. Bikeability and the induced demand for cycling. 2022. 41 p. URL: <https://doi.org/10.1073/pnas.2220515120> (дата звернення 22.04.2025)
18. Gössling, S. Urban transport transitions: Copenhagen, City cycling and the Cost–Benefit analysis. *Journal of Transport Geography*, 2013. 33, P. 196–206. URL: <http://dx.doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2013.10.013> (дата звернення 26.04.2025)
19. Kolotukha O., Myrhorodska O., Pidhirna V., Chubrei O. Ukraine’s Potential for Active Tourism – An Attempt at Analysis. *GeoJournal of Tourism and Geosites*. 2022. Vol. 41, No. 2. P. 433–439. URL: <https://archer.chnu.edu.ua/xmlui/handle/123456789/4569> (дата звернення 11.04.2025)

20. Küster, F., Schusta, B. The State of National Cycling Strategies in Europe: 3rd Edition. Brussels: European Cyclists' Federation, 2023. <https://www.ecf.com/en/news/national-cycling-strategies-gain-popularity-in-europe-but-they-are-not-yet-mainstream/> (дата звернення 18.04.2025)
21. Lamont M. Reinventing the Wheel: A Definitional Discussion of Bicycle Tourism. Journal of Sport & Tourism. 2009. Vol. 14, No. 1. P. 5–23. URL: <https://doi.org/10.1080/14775080902847363> (дата звернення 10.05.2025)
22. Lamu A.N., Jbaily A., Verguet S., Robberstad B., Norheim O.F. Is cycle network expansion cost-effective? A health economic evaluation of cycling in Oslo. BMC Public Health. 2020. Vol. 20, Article 1869. URL: <https://bmcpublichealth.biomedcentral.com/articles/10.1186/s12889-020-09764-5> (дата звернення 16.04.2025)
23. League of American Bicyclists. Bicycling Means Business: The Economic Benefits of Bicycle Infrastructure. Washington D.C. 2012. 23 p.
24. Manton R., Clifford E. Identification and classification of factors affecting route selection of cycling routes in Ireland. Cycling Research International. 2013. Vol. 3. P. 136–153. URL: https://www.researchgate.net/publication/232098360_Identification_and_classification_of_factors_for_cycling_route_selection (дата звернення 21.04.2025)
25. Mitáš J., Cerin E., Reis R.S., Conway T.L., Cain K.L., et al. Do associations of sex, age and education with transport and leisure-time physical activity differ across 17 cities in 12 countries? International Journal of Behavioral Nutrition and Physical Activity. 2019. Vol. 16, Article 121. URL: <https://ijbnpa.biomedcentral.com/articles/10.1186/s12966-019-0894-2> (дата звернення 22.04.2025)
26. Nordengen S., Andersen L.B., Riiser A., Solbraa A.K. National trends in cycling in light of the Norwegian Bike Traffic Index. International Journal of

- Environmental Research and Public Health. 2021. Vol. 18, No. 12. P. 61-98.
<https://doi.org/10.3390/ijerph18126198> (дата звернення 01.04.2025)
27. OECD Environmental Performance Reviews: Norway 2022. Paris: OECD Publishing, 2022. 176 p.
 28. Pankiv N.Ye., Yazhevich I. Cycling tourism in the cross-border part of the Carpathians on the example of the Transboundary Biosphere Reserve «Eastern Carpathians»: current state and development prospects. Journal of Geology, Geography and Geoecology. 2023. Vol. 32, No. 4. P. 816–831.
<http://dx.doi.org/10.15421/112372> (дата звернення 16.04.2025)
 29. Pezzetti, R., Pavione, E. Cycle tourism as a form of sustainable tourism: the importance of a policy for its enhancement. Strategica. 2016. P. 997–1006.
<https://strategica-conference.ro/wp-content/uploads/2022/05/83-1.pdf> (дата звернення 22.04.2025)
 30. Pucher J., Buehler R., Buehler R. Cycling behaviour in 17 countries across 6 continents: levels of cycling, who cycles, for what purpose, and how far? Transport Reviews. 2022. Vol. 42, No. 1. P. 58–81.
<http://dx.doi.org/10.1080/01441647.2021.1915898> (дата звернення 11.05.2025)
 31. Depew E., Smith J. Long-distance cycling routes: Economic impacts and impacts on cycling levels. Institute of Outdoor Recreation and Tourism Journal of Park and Recreation Administration. 2023. URL:
<http://dx.doi.org/10.18666/JPra-2023-11696> (дата звернення 03.05.2025)
 32. Ritchie B.W. The Bicycle Boom of the 1890's: The Development of Private Transportation and the Birth of the Modern Tourist. Journal of Travel Research. 1999. Vol. 37, No. 3. P. 301–306. URL:
http://dx.doi.org/10.1111/j.0022-3840.1974.0704_838.x (дата звернення 15.04.2025)
 33. Roman M., Kudinova I., Samsonova V., Kawęcki N. Innovative Development of Rural Green Tourism in Ukraine. Tourism and Hospitality. 2024. Vol. 5,

- No. 3. P. 537–558. URL: <https://doi.org/10.3390/tourhosp5030033> (дата звернення 08.05.2025)
34. Sciacca S. Potentials and Barriers of Cycling Tourism as a Tool for Regional Development: The Case Study of EuroVelo1 in the Region of Tromsø and Finnmark: Master's thesis in Nordic Urban Planning. UiT The Arctic University of Norway, Tromsø, 2023. 76 p.
 35. Skår, M., Odden, A., Vistad, O.I. Motivation for mountain biking in Norway: Change and stability in late-modern outdoor recreation. *Norwegian Journal of Geography*. 2008. Vol. 62, No. 1. P. 36–45. URL: <http://dx.doi.org/10.1080/00291950701865101>
 36. Soyalp L. Pro-environmental behaviors and behavioral spillover among bicycle tourists. *Economics and Environment*. 2024. No. 3(90). P. 1–18. URL: <https://doi.org/10.34659/EIS.2024.90.3.693> (дата звернення 15.04.2025)
 37. Vučićević S., Vujko A., Knežević M. The role of cycling tourism in the function of sustainable development of Arilje. *BizInfo (Blace)*. 2024. Vol. 15, No. 2. P. 65–78. URL: <http://dx.doi.org/10.5937/bizinfo2402065V> (дата звернення 11.05.2025)
 38. Weigand, L. The Economic Benefits of Bicycling: A Review of Literature / Portland State University, Center for Transportation Studies. Portland, Oregon, 2008. 29 p.
 39. WHO. Unlocking new opportunities: Jobs in green and healthy transport. 2023. 58 p.
 40. Norwegian Public Roads Administration. National Cycling Strategy: National Transport Plan 2006–2015. Oslo, 2003. 44 p. URL: <https://vegvesen.brage.unit.no/vegvesen-xmlui/bitstream/handle/11250/191114/NTP%2006-15%20Cycling%20Strategy.pdf?sequence=1&isAllowed=y> (дата звернення 02.05.2025)
 41. Bike Share Map. Real-time bike-sharing system tracker and data visualization platform. – URL: <https://bikesharemap.com/> (дата звернення 02.05.2025)

42. Cycle Norway. – National Cycle Routes [Електронний ресурс]. URL: <https://cyclenorway.com/en/routes/national-cycle-routes/> (дата звернення 23.04.2025)
43. European Cyclists' Federation. – Cycling Facts & Figures. URL: <https://www.ecf.com/en/resources/cycling-facts-figures/> (дата звернення 02.05.2025)
44. European Investment Bank. EU for Ukraine Fund (EU4U). 2023. URL: <https://www.eib.org/en/products/mandates-partnerships/donor-partnerships/trust-funds/eu-for-ukraine-fund> (дата звернення 30.04.2025)
45. Grand View Research. – Cycle Tourism Market Size, Share & Trends Analysis Report by Activity Type (Solo, Group), by Region (North America, Europe, Asia Pacific), and Segment Forecasts, 2023–2030. 2023. URL: <https://www.grandviewresearch.com/> (дата звернення 26.04.2025)
46. Indiana Department of Transportation. United States Bicycle Route System (USBRS). 2023. URL: <https://secure.in.gov/indot/common-paths-initiatives/united-states-bicycle-route-system-usbrs/> (дата звернення 23.04.2025)
47. Jotunheimen.info. Official travel guide to Jotunheimen National Park and surrounding areas. URL: <https://www.jotunheimen.info/en/> (дата звернення 23.04.2025)
48. Kongsberg kommune. Kongsberg best på elsykkel. 2023. URL: <https://www.kongsberg.kommune.no/nyhet/f55ccaa3-c04f-4087-802d-84e806288de1> (дата звернення 30.04.2025)
49. Küster F., Schusta B. The State of National Cycling Strategies in Europe: 3rd Edition. Brussels: European Cyclists' Federation, 2023. 64 p. URL: https://www.ecf.com/media/resources/2023/The-State-of-National-Cycling-Strategies-2023_ECF.pdf (дата звернення 23.04.2025)

50. MobiliseYourCity. Cost of cycling infrastructure. URL:
<https://www.mobiliseyourcity.net/cost-cycling-infrastructure> (дата звернення 28.04.2025)
51. Nordregio. The Value of Social Sustainability in Nordic Tourism Policy. 2024. URL:
<https://pub.nordregio.org/r-2024-18-the-value-of-social-sustainability-in-nordic-tourism-policy/the-value-of-social-sustainability-in-nordic-tourism-policy.pdf> (дата звернення 01.04.2025)
52. Road Genius. Norway Tourism Statistics. URL:
<https://roadgenius.com/statistics/tourism/norway/> (дата звернення 23.04.2025)
53. Statens vegvesen. Tilrettelegging for sykkelturisme. URL:
<https://www.tiltak.no/b-endre-transportmiddelfordeling/b-3-tilrettelegging-sykel/tilrettelegging-for-sykkelturisme/> (дата звернення 01.05.2025)
54. Statistics Norway. Reiseundersøkelsen. URL:
<https://www.ssb.no/en/transport-og-reiseliv/reiseliv/statistikk/reiseundersokelsen> (дата звернення 23.04.2025)
55. UNECE. Unlocking new opportunities: Jobs in green and healthy transport. – 2023. URL:
https://unece.org/sites/default/files/2023-03/cyclingandgreenjobs_en_s_1.pdf (дата звернення 27.04.2025)
56. USAID. Public Private Partnership Development Program (P3DP) in Ukraine: Final Report. 2015. URL:
<https://ppp.worldbank.org/public-private-partnership/sites/default/files/2022-03/PA00KTHT.pdf> (дата звернення 20.04.2025)
57. World Bank. Climate Knowledge Portal: Historical climate data – Norway. – URL:
<https://climateknowledgeportal.worldbank.org/country/norway/climate-data-historical> (дата звернення 21.04.2025)

ДОДАТКИ

Приклад вказівників на велосипедних маршрутах



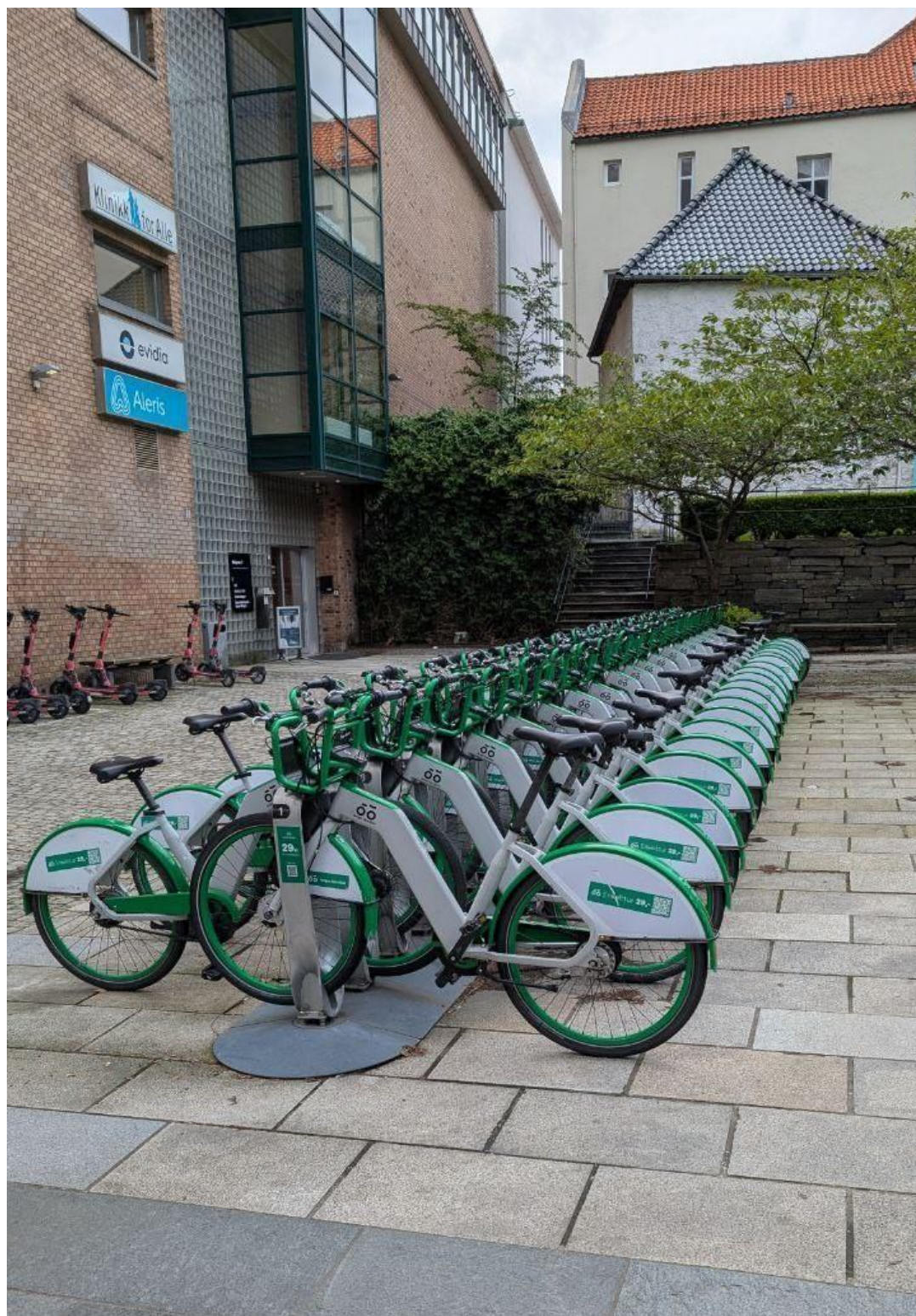
Джерело: авторське фото

Станція велопрокату в Осло



Джерело: авторське фото

Станція велопрокату в Бергені



Джерело: авторське фото

Додаток Г

**Мийка та станція обслуговування велосипедів у готелі Magic Mountain
Lodge**



Джерело: авторське фото

Масивна велостоянка у готелі Lillestrøm Bicycle Hotel



Джерело: ArchDaily. Bicycle Hotel Lillestrom / Various Architects. URL:
<https://www.archdaily.com/801005/bicycle-hotel-lillestrom-various-architects>

Громадська станція обслуговування велосипедів в районі Телемарк



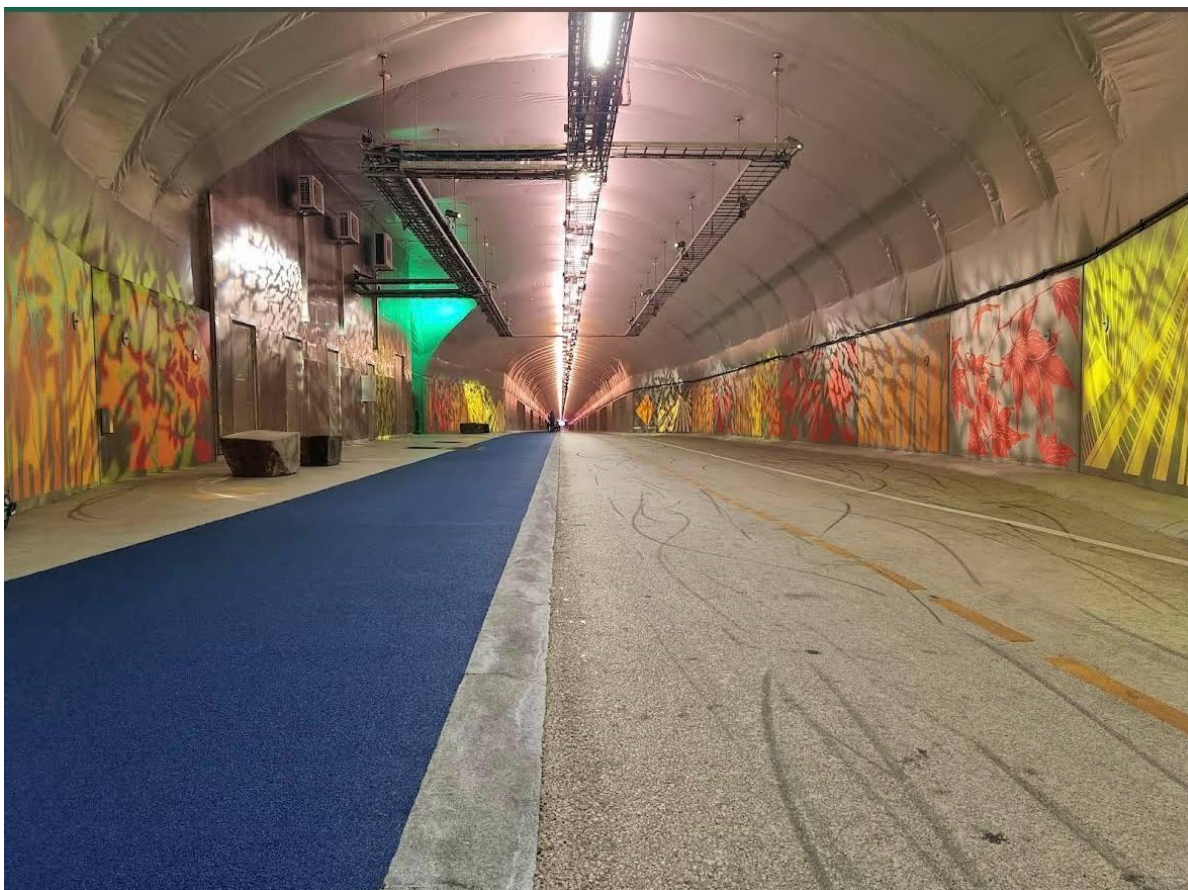
Джерело: Visit Telemark. Sykkelstasjon i Dalen – transport og informasjon. URL:

<https://www.visittelemark.no/dalen/transport-og-informasjon/sykkelstasjon-p15>

07383

Додаток Є

Fyllingsdalstunnelen – найдовший у світі тунель для велосипедистів і пішоходів



Джерело: авторське фото

Фрагмент веломаршруту Rallarvegen

Джерело: Haugastøl. Rallarvegen – Norway's most popular cycling route.

URL: <https://www.haugastol.no/rallarvegen>

Фрагмент веломаршруту Mjølkevegen

Джерело: Valdres.no. Mjølkevegen – hele ruta Vinstra–Valdres–Gol (230 km).

URL:

<https://www.valdres.no/opplevelser/mjolkevegen-hele-ruta-vinstra-valdres-gol-230-km-p611733>

Відгук

наукового керівника на бакалаврську дипломну роботу
студента спеціальності 242 «Туризм» Храпова Іллі Андрійовича
**«Велосипедний туризм як частина національної туристичної політики
Норвегії»**

Вибрана автором тема для дослідження зумовлена наявністю в Норвегії широкої мережі закладів, що забезпечують розвиток велотуризму. Опрацювання теми студент проводив безпосередньо в Норвегії, що додає дослідженню практичну спрямованість.

Викладення матеріалу здійснювалося за принципами послідовності, науковості, системності та актуальності, робота має гарно впорядкований список літератури та додатки, що містять фото, що були зроблені автором диплома.

Назва наукової роботи відповідає цілям реалізації наукової теми, яка досліджується, вказує на мету дослідження, висновки підтверджують його завершеність. Структура дослідницької роботи має чітку логічну послідовність за планом, складається із двох розділів. Дана робота відповідає методичним вимогам щодо написання та оформлення науково-дослідницьких робіт. Науковою новизною роботи є низка рекомендацій щодо впровадження стратегій розвитку велотуризму в Україні на прикладі Норвегії.

У процесі дослідження було розглянуто закордонний досвід обслуговування велотуристів і функціонування галузі цього напрямку туризму, а саме: велодоріжки, стоянки, велопрокат, тунелі та веломаршрути, а також можливість впровадження подібних інновацій на території України. Дипломна робота опирається на SWOT аналіз розвитку велотуризму в Норвегії та Україні.

Попри позитивні сторони, хочемо звернути у вагу на деякі, на наш погляд, моменти які б суттєво покращити роботу: можна було б запропонувати порівняти рівень прибутків з велотуризму різних DESTINACIЙ Норвегії та виділити регіони України, де б було б можливим швидко отримати позитивний вплив розвитку велотуризму.

Бакалаврська робота «Велосипедний туризм як частина національної туристичної політики Норвегії» може бути допущена до захисту, а її автор Храпов Ілля Андрійович заслуговує присвоєння освітньо-кваліфікаційного ступеня «бакалавр».

Доцент кафедри світової політики,
дипломатії та туризму ННІ
Каразінський інститут міжнародних
відносин та туристичного бізнесу
ХНУ імені В. Н. Каразіна, к. і. н.



Наталя АКСЬОНОВА

Рецензія

на дипломну роботу освітньо-кваліфікованого рівня «бакалавр»
**«Велосипедний туризм як частина національної туристичної політики
 Норвегії»** студента ННІ Каразінського інституту міжнародних відносин та
 туристичного бізнесу Храпкова Іллі Андрійовича

Тема дипломної роботи Храпкова Іллі є доволі актуальною тому, що дослідження розвитку велотуризму у межах Європейського Союзу надає можливість українській туристичній галузі запозичувати цей досвід для залучення іноземних туристів. Україна потребує широкомасштабних програм з будівництва велосипедних доріжок не тільки в містах, але й прокладання веломаршрутів особливо в сільській місцевості та на природоохоронних територіях.

Розробка і дослідження питань розвитку велотуризму та адаптації досвіду Норвегії до реалій України є важливим і перспективним напрямом. Практичною складовою роботи постала розробка рекомендацій щодо адаптації принципів організації велосипедних маршрутів, пунктів прокату. Науковою новизною дослідження є аналіз існуючого стану організації велосипедного туризму в Норвегії. У роботі проаналізовано туристичний потенціал різних дистинацій Норвегії для відвідування та надання послуг для людей на велосипедах.

Дипломна робота, яку подано на рецензію, виконана у відповідності до завдання, складається з двох основних розділів: вступу, аналізу зарубіжного досвіду велотуризму, дослідженні стану розвитку велотуризму в Україні, рекомендацій щодо адаптації досвіду Норвегії до українських реалій, висновків, переліку використаної літератури, додатків.

У роботі було розглянуто виклики та перспективи розвитку велосипедного туризму в Норвегії через проведений SWOT-аналіз. Для адаптації цього досвіду в Україні автор приходять до висновку, що важливим напрямом є пріоритетне будівництво та належне обслуговування якісної та безпечної велосипедної інфраструктури.

Попри позитивні сторони, хочемо звернути у вагу на деякі, на наш погляд, моменти, які б суттєво покращити роботу, а саме потрібно було б дослідити відгуки велотуристів та досвід окремих дистинацій, що забезпечують цей вид туризму. Не зважаючи на ці недоліки, кваліфікаційна робота є самостійним повноцінним дослідженням і заслуговує доброї оцінки, а її автор Храпков Ілля Андрійович присвоєння освітньо-кваліфікаційного ступеня «бакалавр».

Професор кафедри ЮНЕСКО
 "Філософія людського спілкування"
 та соціально-гуманітарних дисциплін
 Державного біотехнологічного університету
 к.і.н, проф. Олександр ВОРОНЯНСЬКИЙ

