

- Payne, A., Frow, P., and Eggert, A. "The customer value proposition: evolution, development, and application in marketing". *Journal of the Academy of Marketing Science*, vol. 45, no. 4 (2017): 467-489.
DOI: 10.1007/s11747-017-0523-z
- "Research Priorities 2016-2018". Marketing Science Institute, 2016. <https://hispanicad.com/news/2016-2018-research-priorities-report/>
- Raddats, C. et al. "Servitization: A contemporary thematic review of four major research streams". *Industrial Marketing Management*, vol. 83 (2019): 207-223.
DOI: <https://doi.org/10.1016/j.indmarman.2019.03.015>
- Reshetniak, O. I. et al. "Zabezpechennia rezylentnosti restorannoho rynku Ukrainy pid chas viiny" [Ensuring the Resilience of the Restaurant Market of Ukraine During the Wartime]. *Biznes Inform*, no. 12 (2023): 215-222.
DOI: <https://doi.org/10.32983/2222-4459-2023-12-215-222>

- Rintamaki, T., and Saarijarvi, H. "An integrative framework for managing customer value propositions". *Journal of Business Research*, vol. 134 (2021): 754-764.
DOI: <https://doi.org/10.1016/j.jbusres.2021.05.030>
- Sarch, D. *Advertising: Its Principles, Practice, and Technique*. Scott, Foresman and Company, 1914.
- Treacy, M., and Wiersema, F. *The Discipline of Market Leaders: Choose Your Customers, Narrow Your Focus, Dominate Your Market*. Hachette UK, 2007.
- Urban, G. L., and Hauser, J. R. *Design and Marketing of New Products*. Englewood Cliffs, NJ: Prentice Hall, 1993.
- Vargo, S. L., and Lusch, R. F. "Service-dominant logic: What it is, what it is not, what it might be" In *The Service-Dominant Logic of Marketing: Dialog, Debate, and Directions*, 43-55. : M. E. Sharpe, Inc., 2006.
- Webster, F. E. *Market-Driven Management: How to Define, Develop, and Deliver Customer Value*. John Wiley & Sons, 2002.

УДК 338.48

JEL: L83; Z30

DOI: <https://doi.org/10.32983/2222-4459-2024-12-192-199>

ПРОБЛЕМИ ТА ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ ВЕЛОСИПЕДНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ ТА ВЕЛОТУРИЗМУ В ПОСТВОЄННИЙ ПЕРІОД

©2024 РЯБЄВ А. А.

УДК 338.48

JEL: L83; Z30

Рябєв А. А. Проблеми та перспективи розвитку велосипедної інфраструктури та велотуризму в поствоєнний період

У роботі розглянуто актуальність розвитку велосипедної інфраструктури як важливої складової транспортної та туристської інфраструктури в поствоєнний період. Велосипедні подорожі набувають дедалі більшої популярності у світі, зумовлюючи необхідність створення та модернізації велосипедних шляхів, місць для стоянки й обслуговування велосипедів, а також інформаційного та логістичного забезпечення. Розвиток велосипедної інфраструктури сприяє підвищенню економічної ефективності шляхом залучення туристів, зростання зайнятості та інвестицій у туристсько-рекреаційну сферу. Крім того, велосипедний транспорт має екологічні переваги, зменшуючи рівень шкідливих викидів та шуму, а також позитивно впливає на здоров'я населення, заохочуючи фізичну активність на відкритому повітрі. Велосипеди підвищують мобільність та інклюзивність міського та позаміського простору, забезпечуючи доступність для різних вікових груп та осіб з обмеженими можливостями. Водночас розвиток велосипедної інфраструктури підвищує безпеку дорожнього руху, адже окремі велошляхи, велосмуги, спеціальні світлофори та знаки мінімізують ризик зіткнень з автотранспортом. Сталі урбаністичні рішення завдяки велосипедному транспорту роблять міста комфортнішими для мешканців і туристів, знижуючи навантаження на транспортну систему. У роботі виокремлено основні проблеми, що постануть у процесі побудови веломережі: недостатній розвиток велодорожок, брак безпечних місць для паркування, невідповідність транспортної інфраструктури потребам велосипедистів, нестача інформації для потенційних велотуристів, складність подорожування з власним велосипедом і відсутність дружніх до велосипедистів готелів і технічних станцій обслуговування. Запропоновано низку рекомендацій щодо подолання цих проблем, включно з розбудовою велошляхів усіх типів покриття, створенням майданчиків для відпочинку, інформуванням туристів, модернізацією системи громадського транспорту з урахуванням перевезення велосипедів, а також організації безпечних паркувальних місць та інклюзивних закладів розміщення. Обґрунтовано, що комплексний підхід до формування велосипедної інфраструктури сприятиме сталому розвитку туризму й економіки, поліпшенню екологічної ситуації та якості життя населення, а також підвищенню привабливості країни для внутрішніх і міжнародних туристів.

Ключові слова: розвиток туризму, велосипедна інфраструктура, транспортна інфраструктура.

Бібл.: 37.

Рябєв Антон Анатолійович – кандидат економічних наук, доцент, доцент кафедри туризму і готельного господарства, Харківський національний університет міського господарства ім. О. М. Бекетова (вул. Чорноглазівська, 17, Харків, 61002, Україна)

E-mail: anton.ryabev@gmail.com

ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-2220-3282>

Researcher ID: <https://www.webofscience.com/wos/author/record/F-1136-2019>

Scopus Author ID: <https://www.scopus.com/authid/detail.uri?authorId=57211473496>

Ryabev A. A. The Problems and Prospects for the Development of Bicycle Infrastructure and Bicycle Tourism in the Post-War Period

The article considers the relevance of the development of bicycle infrastructure as an important component of transport and tourist infrastructure in the post-war period. Bicycle travel is becoming more and more popular in the world, necessitating the creation and modernization of bicycle paths, parking and bicycle maintenance, as well as information and logistical support. The development of cycling infrastructure contributes to increasing economic efficiency by attracting tourists, increasing employment and investing in the tourism and recreational sector. Also, cycling has environmental benefits, reducing harmful emissions and noise, and has a positive effect on public health by encouraging physical activity in the open air. Bicycles increase the mobility and inclusivity of urban and suburban spaces, ensuring accessibility for different age groups and people with disabilities. The development of cycling infrastructure increases road safety, because separate bicycle paths, bike lanes, special traffic lights and signs minimize the risk of collisions with vehicles. Sustainable urban solutions thanks to bicycle transport make cities more comfortable for residents and tourists, reducing the burden on the transport system. The article highlights the main problems that will arise in the process of building a bicycle network: insufficient development of bicycle paths, lack of safe parking spaces, inconsistency of transport infrastructure with the needs of cyclists, lack of information for potential cyclists, difficulty of traveling with one's own bicycle and lack of cyclist-friendly hotels and service stations. A number of recommendations have been proposed to overcome the above mentioned problems, including the development of bicycle paths of all types of surface, the creation of recreation areas, informing tourists, the modernization of the public transport system taking into account the transportation of bicycles, as well as the organization of safe parking spaces and inclusive accommodation facilities. It is substantiated that an integrated approach to the formation of cycling infrastructure will contribute to the sustainable development of tourism and economy, improve the ecological situation and quality of life of the population, as well as increase the attractiveness of the country for both domestic and international tourists.

Keywords: tourism development, bicycle infrastructure, transport infrastructure.

Bibl.: 37.

Ryabev Anton A. – PhD (Economics), Associate Professor, Associate Professor of the Department of Tourism and Hotel Industry, O. M. Beketov National University of Urban Economy in Kharkiv (17 Chornohlazivska Str., Kharkiv, 61002, Ukraine)

E-mail: anton.ryabev@gmail.com

ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-2220-3282>

Researcher ID: <https://www.webofscience.com/wos/author/record/F-1136-2019>

Scopus Author ID: <https://www.scopus.com/authid/detail.uri?authorId=57211473496>

В останнє десятиріччя велосипедні подорожі продовжують набувати все більшого розповсюдження по країнах Європи та інших країнах світу [1–4]. При цьому слід звернути увагу, що для здійснення подібних подорожей необхідна наявність відповідної велосипедної інфраструктури, розвиток якої набуває все більшої актуальності, що можна пов'язати із сучасними чинниками сфери рекреації. Основними чинниками, що впливають на користь розвитку велосипедної інфраструктури та відсутність яких є нагальною проблемою, необхідно визначити такі:

- ✦ по-перше, це *економічна вигода*, яку отримує рекреант, котрий обирає велосипед як транспорт, і всі суб'єкти, причетні до створення та підтримання функціонування велосипедної інфраструктури, велосипедного туризму та туристів [5–7];
- ✦ по-друге, це *поліпшення екологічної ситуації* через зменшення шкідливих викидів в навколишнє середовище та зменшення рівня шуму, що позитивно відбивається на стані екології та здоров'я людей [7–9];
- ✦ по-третє, це *поліпшення здоров'я людей* завдяки підвищеній фізичній активності на свіжому повітрі, що сприяє профілактиці захворювань та поліпшенню роботи серцево-судинної, нервової, кістково-м'язової, дихальної та інших систем організму людини [7; 9–11];

- ✦ по четверте, це *підвищення мобільності та соціальної інтегрованості* завдяки тому, що велосипед є одним із найбільш доступних видів транспорту, який є інклюзивним через можливість його використання дітьми, дорослими, особами з обмеженими можливостями та інвалідністю незалежно від віку [6; 7; 9; 12];
- ✦ по-п'яте, це *підвищення безпеки дорожньо-транспортного руху* завдяки тому, що рух велосипедів з використанням відповідної інфраструктури у вигляді окремо прокладених велосипедних шляхів, велодоріжок, велосмуг з окремими світлофорами та знаками дозволяє уникнути зіткнень з автотранспортом і пішоходами [7; 12–14];
- ✦ по-шосте, це *забезпечення сталості урбанізації* через підвищення транспортної доступності рекреаційних ресурсів у межах міста, оскільки у велосипедів відсутня можливість потрапити у транспортні затори, їхати на них можна майже будь-де, а для паркування вони вимагають мінімальну кількість місця, що особливо цінно у великих містах, що своєю чергою, підвищує комфортність для значної частини населення міста та його гостей [7; 9; 12; 15].

Як результат усього перерахованого можна сказати, що створення велосипедної інфраструктури в поствоєнний період робить її ідеальною сфе-

рою для вкладення інвестицій. Саме тому доцільно з'ясувати:

1. Що собою уявляє велосипедна інфраструктура та як саме вона співвідноситься з транспортною та туристською інфраструктурою?
2. Які проблеми існують щодо створення велосипедної інфраструктури?
3. Як створити велосипедну інфраструктуру та що можна від цього отримати?

Загалом проблематиці дослідження питань, пов'язаних з розвитком велосипедного туризму та велосипедної інфраструктури, присвячено багато праць як вітчизняних, так і іноземних авторів, а саме: Булер Р., Ільєнко А., Кравцова С., Марсал А., Мей Д., Нехра В., Писарева І., Пахер Дж., Рябев А. та ін. У більшості робіт приділяється увага окремим напрямкам щодо розвитку велосипедного туризму та/або велосипедної інфраструктури.

При цьому перспективність розвитку велосипедної інфраструктури та велосипедного туризму в Україні після завершення бойових дій потребують комплексного та системного підходу, який би стосувався не лише велосипедної інфраструктури та велосипедного туризму, але й був пов'язаний з іншими сферами діяльності як туризму, так і інших галузей економічної, в тому числі інфраструктурної, діяльності.

Метою статті є виділення основних проблем, що можуть стати перешкодою для розвитку велосипедної інфраструктури в повоєнний період.

На думку деяких авторів, «туристська інфраструктура – це сукупність державних, комерційних і некомерційних установ, підприємств та об'єктів, а також природного та історико-культурного ресурсного потенціалу, які створюють умови для здійснення діяльності зі створення, просування, реалізації та споживання відповідних туристських послуг та товарів. З точки зору безпосереднього створення туристських послуг і товарів до туристської інфраструктури відносяться підприємства, що відповідають за надання послуг, виробництво та реалізацію послуг та товарів для задоволення потреб туристів. <...> Не менш важливу роль відіграють підприємства, що забезпечують функціонування туристської інфраструктури. <...> У випадку з туристською інфраструктурою та сукупністю всіх підприємств, що сприяють її функціонуванню, стає цілком зрозуміло, що сполучною ланкою стає транспортна інфраструктура. Проте поняття «транспортна інфраструктура» не має певного визначення, але сьогодні до неї відносять декілька складових елементів, існування та використання яких у сучасному світі можливо тільки разом. <...> Своєю чергою, відомо, що велосипед – це транспортний засіб,

який приводить в рух сила людських м'язів, що передається на ведуче(і) колесо(а) (крім інвалідних візків. – авт.). Зазвичай велосипеди мають два колеса, але бувають ті, що мають від одного до 4 і більше коліс. <...> Саме тому, відштовхуючись від понять «велосипед» (як транспортний засіб) та «транспортна інфраструктура», можна зазначити, що велосипедна інфраструктура – це вся сукупність доріг, спеціальних велосипедних доріжок, тротуарів, світлофорів, дорожніх знаків та маркувань, малих архітектурних форм і споруд, зручностей, що забезпечують експлуатацію велосипедного транспорту, та інформаційний супровід у вигляді друкованої продукції та в електронному вигляді» [16]. А ще велосипеди можуть бути використані поза межами організованих транспортних маршрутів, що утворює їхню універсальність як транспортного засобу для туризму – велосипеди дозволяють здійснювати переміщення на значні відстані та в різноманітних ландшафтних умовах, що робить їх ефективним засобом для активного туризму.

На сьогоднішній день у світі використовується понад декілька мільярдів велосипедів, що зумовлює їхню позицію як одного з найпоширеніших видів транспорту на глобальному рівні [17; 18]. Саме тому велосипед і відповідна інфраструктура виступають важливими складовими загальної транспортної системи, а також є невід'ємною частиною загальної інфраструктури туризму. Все зазначене стосовно взаємозв'язку туристської транспортної та велосипедної інфраструктур підтверджує твердження щодо того, що велосипедна інфраструктура добре підходить для вкладення в неї інвестицій, оскільки в такому випадку буде одночасно відбуватись пряме та опосередковане вкладення.

Попри зростання кількості велосипедистів у містах України, наявна транспортна інфраструктура на міському, регіональному та загальнонаціональному рівнях не здатна повною мірою задовольнити попит на безпечне та комфортне пересування. Наразі в країні відсутня єдина стратегія або концепція розвитку велосипедної інфраструктури, хоча певні ініціативи вже були впроваджені на рівні держави, окремих областей і міст [19–27].

Останніми роками у світі спостерігається стійке зростання кількості туристів, які обирають велосипед як засіб пересування під час подорожей або використовують його в місцях призначення для розширення можливостей ознайомлення з містом. Проте багато міст продовжують стикатися з численними викликами в розвитку велосипедної інфраструктури, і Україна не є виключенням у цьому питанні, що особливо стає важливим з точки зору необхідності в майбутньо-

му відбудувати країну після війни. Серед найбільш поширених проблем щодо розбудови велосипедної інфраструктури, які виникнуть у повоєнний період, можна виділити такі:

1. *Недостатня розвиненість, а в деяких випадках і повна відсутність, мережі велосипедних шляхів та смуг руху.* Багато міст мають обмежену кількість велосипедних доріжок, які часто не відповідають стандартам безпеки, – відсутні світлофори та знаки безпосередньо для велосипедистів, дорожня розмітка та кольорове маркування, призначені для велосипедистів. Цей недолік суттєво впливає на рівень безпеки пересування на велосипеді та рівень безпеки пішоходів, тобто на загальний рівень дорожньо-транспортного руху як у межах міст, так і за їх межами (внутрішньообласне сполучення та сполучення між областями та містами різних областей).
2. Іншою проблемою щодо забезпечення безпеки користувачів туристської велосипедної інфраструктури є *низький рівень культури дорожнього руху серед пішоходів, велосипедистів та водіїв мото- та автотранспорту*, що значно ускладнює та/або в деяких випадках навіть робить неможливим використання велосипедів у межах міських і позаміських територій.
3. *Недостатня кількість або відсутність зручних місць для паркування велосипедів у всіх районах міст і за їх межами* обмежує можливості використання велосипедів. Важливим аспектом є також питання захисту велосипедів від опадів та крадіжок, що впливає на можливість використання цього виду транспорту.
4. *Інформування потенційних велосипедних туристів.* Надання інформації про можливості велосипедних подорожей у місцях знаходження туристських ресурсів є не менш важливим аспектом, ніж створення відповідної велосипедної інфраструктури. Хоча велосипедні маршрути будуть затребувані й серед місцевих жителів, залучення туристів сприятиме підвищенню прибутковості регіону та поверненню інвестицій, вкладених у розвиток велосипедної інфраструктури.
5. *Відсутність можливості подорожування з велосипедом.* Великій кількості туристів з метою здійснення подорожі в місцях знаходження різноманітних природних та історико-культурних туристських ресурсів необхідно подолати значні відстані, що на вело-

сипеді зробити майже неможливо, оскільки це потребуватиме значних як фізичних, так і часових, і фінансових витрат, а в деяких випадках на заваді стає необхідність подолання величезних географічних об'єктів (гори, пустелі, моря та океани) або країн.

6. *Відсутність дружних до туристів з велосипедом готелів та аналогічних засобів розміщення.* У даному випадку йдеться про те, що практично відсутнє розміщення велотуристів у готелях та аналогічних засобах розміщення через відсутність безпечних місць для паркування або збереження велосипедів, без можливості взяти велосипед в номер, без наявності можливості обслуговувати велосипед на базі засобу розміщення.
7. *Відсутність станцій технічного обслуговування (далі – СТО) велосипедів.* У переважній кількості середніх і невеличких населених пунктів здійснити обслуговування та ремонт велосипедів і придбати необхідні запчастини майже неможливо через відсутність необхідних СТО, магазинів та фахівців.

Як вирішення проблем, пов'язаних з велосипедною інфраструктурою як частиною загальнотранспортної та туристської інфраструктур, можна запропонувати чимало варіантів. У даному випадку рекомендації для подолання виявлених проблем у велосипедній інфраструктурі будуть спиратися на зв'язок із транспортною та туристською інфраструктурою з використанням світового досвіду [9; 13; 14; 28–37]:

1. *Розвиток безпосередньо велосипедної інфраструктури* слід розпочати з модернізації наявних і будівництва нових велосипедних доріжок, шляхів і смуг руху для забезпечення безпеки та комфорту як велосипедистів, так і інших учасників дорожнього руху. При цьому ці велосипедні шляхи можуть мати декілька варіантів покриття (асфальт, бетон, бруківка, гравій тощо), які повинні бути прокладені всередині міст, селищ міського типу, по областях між містами та населеними пунктами та проміж областей вздовж автомобільних шляхів по території всієї держави та в напрямках до всіх природних та історико-культурних об'єктів, що виконують функції туристських ресурсів. Формування дорожньої велосипедної інфраструктури має включати застосування покажчиків, дорожніх знаків, світлофорів і мереж освітлення з урахуванням велосипедистів як повноцінних учасників дорожнього руху.

Вздовж усіх велосипедних шляхів за межами міста на відстані кожні 10–25 км необхідно зробити місця для відпочинку та мінімального само-

стійного технічного обслуговування велосипедів, а також можливості встановлення наметів, які можуть функціонувати у форматі мотелів, кемпінгів та інших аналогічних засобів розміщення.

Важливо, щоб створення велосипедної інфраструктури, як частини дорожньо-транспортної, було обов'язковим і невід'ємним від дорожньо-транспортної інфраструктури, що повинно знайти своє відображення у відповідних державних будівельних стандартах і технічних умовах.

За реалізацію цих заходів повинні відповідати державні та місцеві органи самоврядування, які займаються розвитком міської інфраструктури, або комунальні підприємства, на які може бути покладено обов'язки зі створення відповідної велосипедної інфраструктури з її подальшим обслуговуванням.

2. Створення місць для паркування велосипедів повинно бути відповідним чином побудовано в безпечних і зручних місцях біля соціальних, громадських, офісних центрів, навчальних закладів та зупинок громадського транспорту. Підвищення захищеності велосипедів на місцях їх паркування може бути забезпечене встановленням систем відеоспостереження. Що стосується захисту від опадів, то достатньо навіть встановити навіс на місцях паркування велосипедів.

Цими завданнями можуть займатися як місцеві органи самоврядування, так і приватні суб'єкти, включно з представниками бізнесу та освітніх установ, на території яких будуть облаштовані місця паркування велосипедів.

3. Поліпшення безпеки велосипедистів має бути здійснено шляхом систематичного проведення інформаційно-просвітницьких кампаній, спрямованих на підвищення обізнаності про безпеку дорожньо-транспортного руху серед водіїв авто- та мототранспорту, пішоходів та велосипедистів. Сюди слід також віднести впровадження оновлених правил дорожнього руху, орієнтованих на підвищення безпеки для всіх учасників дорожньо-транспортного руху. Це ж стосується і курсів водіння мото- та автотранспорту. Не менш важливим вважається посилення відповідальності учасників руху в разі настання дорожньо-транспортної пригоди (далі – ДТП) з участю велосипедистів у тих випадках, коли велосипедист не винен в настанні ДТП.

4. Інформування потенційних велосипедних туристів про можливості велосипедних подорожей по всій країні, її областях, містах, невеликих населених пунктах і просто за їх межами. За поширення інформації можуть відповідати місцеві органи самоврядування, суб'єкти, пов'язані з організацією зі створення та надання рекреаційних і туристських послуг, готелі та аналогічні засоби розміщен-

ня, транспортні засоби (літаки, залізниця, автобусні компанії та ін.), правоохоронні органи, а також організації, що займаються розробкою рекламних і картографічних матеріалів як у цифровому вигляді, так на папері та інших носіях інформації.

Питання щодо інформування можна покласти на державні та місцеві органи врядування, а також на комерційні підприємства, що зацікавлені в збільшенні клієнтів, у т. ч. велосипедних туристів.

5. Відсутність можливості подорожування з велосипедом можна подолати шляхом *створення можливостей пересування велосипедів на повітряному, залізничному, автомобільному та водному транспорті* в спеціально обладнаних багажних місцях без необхідності здійснювати частковий розбір велосипедів та/або транспортування в чохлах і спеціальних валізах, які призводять до виникнення значних зайвих витрат грошей і відбивають бажання мандрувати з велосипедом, використовуючи громадський транспорт.

Подолання подібної проблеми можна здійснити на законодавчому рівні та на рівні транспортних підприємств шляхом створення відповідних умов перевезення велосипедів.

6. Створення дружних до туристів з велосипедом готелів та аналогічних засобів розміщення – з наявністю безпечних місць для паркування та/або збереження велосипедів, з можливістю взяти велосипед у номер та/або з наявністю можливості обслуговувати велосипед на базі засобу розміщення як самостійно, так і з допомогою фахівців – цілком і повністю можна покласти на готельні підприємства, наприклад шляхом зміни вимог ДСТУ4268:2003 «Послуги туристичні. Засоби розміщення. Загальні вимоги». Що стосується допомоги фахівців в обслуговуванні велосипедів, то готелям та аналогічним засобам розміщення в даному випадку не обов'язково мати фахівця у штаті, а достатньо віддати виконання подібних послуг на аутсорсинг за комісійну винагороду на користь готельного підприємства.

7. Створення СТО велосипедів по всіх містах, смт і населених пунктах, а також вздовж основних автомобільних шляхів у країні. Під час подорожі в разі виникнення необхідності можна буде викликати спеціальну «майстерню на колесах» з часом під'їзду не більше 1–3 годин до місця знаходження велотуриста.

ВИСНОВКИ

Узагальнюючи, можна відмітити, що розвиток велосипедної інфраструктури в межах міста як елемента транспортної та туристської інфраструктури є важливим кроком для поліпшення

здоров'я та підвищення якості життя населення та перебування туристів у країні, сприяння сталому розвитку міста та формування екологічно безпечного середовища. Поліпшення інфраструктури для велосипедного транспорту дозволить збільшити кількість внутрішніх та іноземних велосипедних туристів, що забезпечить додаткові доходи для місцевої економіки та держави загалом.

Ефективний розвиток велосипедної інфраструктури включає низку заходів, серед яких: будівництво нових вело доріжок; облаштування паркувальних місць; підвищення безпеки велосипедистів та захист їхнього майна. Для реалізації цих завдань необхідні ретельне планування, діяльність і суттєві інвестиції з боку суб'єктів економічної діяльності, органів влади всіх рівнів, навчальних закладів, туристських спілок та об'єднань, які можуть забезпечити створення й обслуговування велосипедної інфраструктури. Не менш важливим аспектом є інформування потенційних туристів про можливості для велосипедних подорожей у певних регіонах.

Лише комплексний підхід до вирішення наявних проблем зі створення велосипедної інфраструктури в повоєнний період дозволить створити ефективну велосипедну інфраструктуру як частину загальної туристичної інфраструктури країни. Розвиток велосипедної інфраструктури відіграє ключову роль у формуванні сучасних туристичних центрів і має численні переваги для країни:

- ✦ це сприяє створенню комфортного середовища для мешканців міста та забезпечує його сталий розвиток;
- ✦ наявність розвиненої велосипедної інфраструктури робить міста доступнішими для місцевих жителів і туристів, стимулюючи активний спосіб життя та безпечний вид транспорту;
- ✦ відбувається розвиток декількох сфер економічної діяльності зі створенням нових робочих місць та значним оборотом коштів;
- ✦ відбувається поліпшення екологічного стану країни;
- ✦ зміцнюється здоров'я населення країни;
- ✦ підвищується доступність природних та історико-культурних ресурсів країни та інтенсивність їх використання з подальшим підвищенням прибутковості від їх використання тощо.

Отже, розвиток велосипедної інфраструктури є важливим елементом поліпшення якості життя в містах і областях країни в повоєнний період, а також здатен посилити як велотуризм зокрема, так і туризм загалом. ■

БІБЛІОГРАФІЯ

1. Bike Tours in Amsterdam. URL: https://www.tripadvisor.com/Attractions-g188590-Activities-c61-t214-Amsterdam_North_Holland_Province.html
2. Art of bicycle trips. URL: <https://www.artofbicyclertrips.com>
3. Bicycle adventure. URL: <https://bicycleadventures.com>
4. Рябев А. А., Ільєнко А. Ю. Інфраструктура дестинації: розвиток велосипедної транспортної інфраструктури. *Сучасні тенденції розвитку індустрії туризму та гостинності: глобальні виклики* : матеріали III міжнародної науково-практичної конференції (м. Харків, 15 квітня 2024 р.). Харків, 2024. С. 133–137. URL: <http://surl.li/xpkhbf>
5. Economic Benefits of Bicycling. URL: <https://ashevileonbikes.com/for-businesses/economic-benefits-bicycling>
6. Blondiau Th., Van Zeebroeck B., Haubold H. Economic Benefits of Increased Cycling. *Transportation Research Procedia*. 2016. Vol. 14. P. 2306–2313. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.trpro.2016.05.247>
7. The benefits of cycling. Unlocking their potential for Europe. URL: <https://ecf.com/policy-areas/cycling-economy/economic-benefits>
8. The Environmental Benefits of Riding a Bike. URL: <https://allkidsbike.org/the-environmental-benefits-of-riding-a-bike/>
9. Green transport: cycling's carbon footprint reduction. URL: <https://prodrivefoldingbike.com/blogs/magazine/green-transport-cyclings-carbon-footprint-reduction?country=SE>
10. Cycling – health benefits. URL: <https://www.betterhealth.vic.gov.au/health/healthyiving/cycling-health-benefits>
11. Arthurs-Brennan M., Shrubsall J. Why cycling is great for your legs, lungs, immune system and mind, plus 11 other great benefits of life on two wheels! URL: <https://www.cyclingweekly.com/news/latest-news/benefits-of-cycling-334144>
12. Cycling infrastructure: Leading cities creating cycling-friendly environments. URL: <https://www.intertraffic.com/news/cycling-infrastructure>
13. Road Safety Thematic Report – Cyclists. *European Road Safety Observatory*. Brussels, European Commission, Directorate General for Transport. 2022. URL: https://road-safety.transport.ec.europa.eu/document/download/c82fa210-8707-4402-a9beb70deded1d5e_en?filename=road_safety_thematic_report_cyclists.pdf
14. Traffic Safety Basic Facts 2018 – Cyclists. *European Commission*. URL: https://road-safety.transport.ec.europa.eu/document/download/16ade417-9e4b-4ce9-8719-5a5aff167be6_en?filename=bfs20xx_cyclists.pdf
15. Buehler R., Pucher J. (eds.). *Cycling for Sustainable Cities*. The MIT Press, 2021. 480 p.
16. Рябев А. А., Писарева І. В., Кравцова С. В. Інфраструктурне забезпечення туризму на прикладі

- велосипедної інфраструктури. *Бізнес Інформ*. 2023. № 4. С. 73–79.
DOI: <https://doi.org/10.32983/2222-4459-2023-4-73-79>
17. Nehra W. Most Googled: How many bicycles are there in the Netherlands? 2023. URL: <https://www.iamexpat.nl/expat-info/dutch-expat-news/most-googled-how-many-bicycles-are-there-netherlands>
 18. Marsal A. Cycling in numbers: Facts you probably didn't know. 2023. URL: <https://www.welovecycling.com/wide/2021/09/23/cycling-in-numbers-facts-you-probably-didnt-know/>
 19. Національна велосипедна стратегія покликана підвищити безпеку руху та популяризувати велотранспорт в Україні. *Міністерство розвитку громад та територій України*. 15.12.2020. URL: <https://mtu.gov.ua/news/32469.html>
 20. Україна розпочинає розробку Національної велосипедної стратегії. URL: <https://u-cycle.org.ua/news/ukraina-rozpochynaie-rozrobku-natsionalnoi-velosypednoi-stratehii/>
 21. Концепція розвитку велосипедної інфраструктури міста Херсона. 2020. URL: https://spilnohub.org/wp-content/uploads/2021/02/herson_velokonzercziya_z-pravkami-vid-26-11.pdf
 22. Концепція розвитку велоінфраструктури в м. Києві. 2017. URL: <https://kmr.gov.ua/sites/default/files/3033-dodatok.pdf>
 23. Про схвалення Концепції розвитку велосипедної інфраструктури Івано-Франківської області. 2022. URL: <https://www.if.gov.ua/npas/pro-shvalennya-konceptiyi-rozvitku-velosipednoyi-infrastrukturi-ivano-frankivskoyi-oblasti-2>
 24. Концепція розвитку велоінфраструктури міста Запоріжжя. 2019. URL: https://zp.gov.ua/upload/content/o_1dor68b4q13601avt1vhd1r7t1vrc36.pdf
 25. Про розвиток велосипедної мережі та підготовку Програми розвитку велосипедної мережі та інфраструктури Львівської міської територіальної громади до 2030 року. Рішення Львівської міської ради № 816 від 22.09.2021. URL: [https://www8.city-adm.lviv.ua/Pool/Info/doclmr_1.NSF/\(Search-ForWeb\)/F8C17B8F0FD09CDFC225875F002AD9BB?OpenDocument](https://www8.city-adm.lviv.ua/Pool/Info/doclmr_1.NSF/(Search-ForWeb)/F8C17B8F0FD09CDFC225875F002AD9BB?OpenDocument)
 26. Концепція розвитку велосипедного руху і облаштування велосипедної інфраструктури у м. Харкові. URL: <https://www.city.kharkiv.ua/ru/document/kontseptsiya-rozvitku-velosipednogo-rukhu-i-oblashtuvannya-velosipednoi-infrastrukturi-u-m-kharkovi-50008.html>
 27. Про затвердження Концепції розвитку велосипедного руху та облаштування велосипедної інфраструктури у м. Харкові. Рішення Харківської міської ради № 397/16 від 26.10.2016. URL: <http://kharkiv.rocks/reestr/653772>
 28. Technical Guideline for Bicycle Infrastructure Design in Urban Area. Hanoi, 2023. URL: https://www.giz.de/en/downloads_els/Technical%20guideline%20for%20bicycle%20infrastructure%20design%20in%20urban%20area.pdf
 29. May D. Transporting Your Bicycle by Train, Bus, Air or Car in Europe. *Europe Bicycle Touring*. 20.09.2022. URL: https://europebicycletouring.com/Commentary-advice/transporting_bicycle.htm
 30. Taking a Bicycle on a Train in Europe in 2024. *A Comprehensive Guide*. URL: <https://wobblyride.com/2024/04/30/taking-a-bicycle-on-train-in-europe/>
 31. Flying with a Bicycle. All you Need to Know about Taking a Bicycle on a Plane. URL: <https://wobblyride.com/2022/02/25/taking-a-bicycle-on-a-plane-all-you-need-to-know/>
 32. The London Commute; How the City is Making Cycling to Work Easier. URL: <https://prodrivefoldingbike.com/blogs/magazine/london-commute-is-cycling-to-work-easier>
 33. Bike Hotels Europe. URL: <https://www.bikehotelseurope.com>
 34. Cycling friendly services schemes. URL: <https://en.eurovelo.com/cycling-friendly-schemes>
 35. Рябев А. А., Ільєнко А. Ю. Використання інформаційних технологій для розвитку велотуризму в Харкові та Харківській області. *Сучасні тенденції розвитку індустрії туризму та гостинності: глобальні виклики* : матеріали III міжнародної науково-практичної конференції (м. Харків, 15 квітня 2024 р.). Харків, 2024. С. 237–239. URL: <http://surl.li/napnfp>
 36. Bicycles in European 'right to repair' scope. URL: <https://onlinemagazine.bike-eu.com/en/edition-december-2023/bicycles-in-european-right-to-repair-scope>
 37. A full vehicle assistance network. URL: <https://www.travelsupporteurope.com/roadside-assistance/bicycle-assistance/>

REFERENCES

- "A full vehicle assistance network". <https://www.travelsupporteurope.com/roadside-assistance/bicycle-assistance/>
- "Art of bicycle trips". <https://www.artofbicycletrips.com>
- Arthurs-Brennan, M., and Shrubsall, J. "Why cycling is great for your legs, lungs, immune system and mind, plus 11 other great benefits of life on two wheels!" <https://www.cyclingweekly.com/news/latest-news/benefits-of-cycling-334144>
- "Bicycle adventure". <https://bicyleadventures.com>
- "Bicycles in European 'right to repair' scope". <https://onlinemagazine.bike-eu.com/en/edition-december-2023/bicycles-in-european-right-to-repair-scope>
- "Bike Hotels Europe". <https://www.bikehotelseurope.com>
- "Bike Tours in Amsterdam". https://www.tripadvisor.com/Attractions-g188590-Activities-c61-t214-Amsterdam_North_Holland_Province.html
- Blondiau, Th., Van Zeebroeck, B., and Haubold, H. "Economic Benefits of Increased Cycling". *Transportation Research Procedia*, vol. 14 (2016): 2306-2313.
DOI: <https://doi.org/10.1016/j.trpro.2016.05.247>
- Buehler, R., and Pucher, J. *Cycling for Sustainable Cities*. The MIT Press, 2021.
- "Cycling– health benefits". <https://www.betterhealth.vic.gov.au/health/healthyliving/cycling-health-benefits>

- "Cycling friendly services schemes". <https://en.eurovelo.com/cycling-friendly-schemes>
- "Cycling infrastructure: Leading cities creating cycling-friendly environments". <https://www.intertraffic.com/news/cycling-infrastructure>
- "Economic Benefits of Bicycling". <https://ashevilleonbikes.com/for-businesses/economic-benefits-bicycling>
- "Flying with a Bicycle. All you Need to Know about Taking a Bicycle on a Plane". <https://wobblyride.com/2022/02/25/taking-a-bicycle-on-a-plane-all-you-need-to-know/>
- "Green transport: cycling's carbon footprint reduction". <https://prodrivefoldingbike.com/blogs/magazine/green-transport-cyclings-carbon-footprint-reduction?country=SE>
- "Kontseptsiia rozvytku veloinfrastruktury mista Zaporizhzhia" [The Concept of the Development of Cycling Infrastructure in the Zaporizhzhia]. https://zp.gov.ua/upload/content/o_1dor68b4q13601avt1vhd1r7t1vrc36.pdf
- "Kontseptsiia rozvytku veloinfrastruktury v m. Kyievi" [The Concept of Bicycle Infrastructure Development in Kyiv]. 2017. <https://kmr.gov.ua/sites/default/files/3033-dodatok.pdf>.
- "Kontseptsiia rozvytku velosypednogo rukhu i oblashtuvannia velosypednoi infrastruktury u m. Kharkovi" [The Concept of the Development of Bicycle Traffic and the Arrangement of Bicycle Infrastructure in the Kharkiv]. <https://www.city.kharkiv.ua/ru/document/kontseptsiya-rozvitku-velosipednogo-rukhu-i-oblashtuvannia-velosipednoi-infrastruktury-u-m-kharkovi-50008.html>
- "Kontseptsiia rozvytku velosypednoi infrastruktury mista Khersona" [The Concept of the Development of Bicycle Infrastructure in the City of Kherson]. 2020. https://spilnohub.org/wp-content/uploads/2021/02/herson_velokonczepczyia__zpravkami-vid-26-11.pdf
- [Legal Act of Ukraine] (2016). <http://kharkiv.rocks/re-estr/653772>
- [Legal Act of Ukraine] (2021). [https://www8.city-adm.lviv.ua/Pool/Info/doclmr_1.NSF/\(SearchForWeb\)/F8C17B8F0FD09CDFC225875F002AD9BB?OpenDocument](https://www8.city-adm.lviv.ua/Pool/Info/doclmr_1.NSF/(SearchForWeb)/F8C17B8F0FD09CDFC225875F002AD9BB?OpenDocument)
- Marsal, A. "Cycling in numbers: Facts you probably didn't know". 2023. <https://www.welovecycling.com/wide/2021/09/23/cycling-in-numbers-facts-you-probably-didnt-know/>
- May, D. "Transporting Your Bicycle by Train, Bus, Air or Car in Europe". *Europe Bicycle Touring*. September 20, 2022. https://europebicycletouring.com/Commentary-advice/transporting_bicycle.htm
- "Natsionalna velosypedna stratehiia poklykana pidvyshchyty bezpeku rukhu ta populyaryzuvaty velotransport v Ukraini" [The National Bicycle Strategy Is Designed to Increase Traffic Safety and Popularize Bicycle Transportation in Ukraine]. *Ministerstvo rozvytku hromad ta terytorii Ukrainy*. December 15, 2020. <https://mtu.gov.ua/news/32469.html>
- Nehra, W. "Most Googled: How many bicycles are there in the Netherlands?" 2023. <https://www.iamexpat.nl/expat-info/dutch-expat-news/most-googled-how-many-bicycles-are-there-netherlands>
- "Pro skhvalennia Kontseptsii rozvytku velosypednoi infrastruktury Ivano-Frankivskoi oblasti" [On the Approval of the Concept for the Development of Bicycle Infrastructure in the Ivano-Frankivsk Region]. 2022. <https://www.if.gov.ua/npas/pro-shvalennia-koncepciyi-rozvitku-velosipednoyi-infrastruktury-ivano-frankivskoyi-oblasti-2>
- "Road Safety Thematic Report – Cyclists. European Road Safety Observatory". Brussels, European Commission, Directorate General for Transport. 2022. https://road-safety.transport.ec.europa.eu/document/download/c82fa210-8707-4402-a9beb70deded1d5e_en?filename=road_safety_thematic_report_cyclists.pdf
- Riabiev, A. A., and Iliencko, A. Yu. "Infrastruktura destynatsii: rozvytok velosypednoi transportnoi infrastruktury" [Destination Infrastructure: Development of Bicycle Transport Infrastructure]. *Suchasni tendentsii rozvytku industrii turyzmu ta hostynnosti: hlobalni vyklyky* (2024): 133-137. <http://surl.li/xpkhbf>
- Riabiev, A. A., and Iliencko, A. Yu. "Vykorystannia informatsiinykh tekhnolohii dlia rozvytku veloturyzmu v Kharkovi ta Kharkivskii oblasti" [The Use of Information Technologies for the Development of Bicycle Tourism in Kharkiv and Kharkiv Region]. *Suchasni tendentsii rozvytku industrii turyzmu ta hostynnosti: hlobalni vyklyky* (2024): 237-239. <http://surl.li/napnfp>
- Riabiev, A. A., Pysareva, I. V., and Kravtsova, S. V. "Infrastrukturne zabezpechennia turyzmu na przykladi velosypednoi infrastruktury" [The Infrastructural Support of Tourism on the Example of the Cycling Infrastructure]. *Biznes Inform*, no. 4 (2023): 73-79. DOI: <https://doi.org/10.32983/2222-4459-2023-4-73-79>
- "Taking a Bicycle on a Train in Europe in 2024. A Comprehensive Guide". <https://wobblyride.com/2024/04/30/taking-a-bicycle-on-train-in-europe/>
- "Technical Guideline for Bicycle Infrastructure Design in Urban Area". Hanoi, 2023. https://www.giz.de/en/downloads_els/Technical%20guideline%20for%20bicycle%20infrastructure%20design%20in%20urban%20area.pdf
- "The benefits of cycling. Unlocking their potential for Europe". <https://ecf.com/policy-areas/cycling-economy/economic-benefits>
- "The Environmental Benefits of Riding a Bike". <https://allkidsbike.org/the-environmental-benefits-of-riding-a-bike/>
- "The London Commute; How the City is Making Cycling to Work Easier". <https://prodrivefoldingbike.com/blogs/magazine/london-commute-is-cycling-to-work-easier>
- "Traffic Safety Basic Facts 2018 – Cyclists". *European Commission*. https://road-safety.transport.ec.europa.eu/document/download/16ade417-9e4b-4ce9-8719-5a5aff167be6_en?filename=bfs20xx_cyclists.pdf
- "Ukraina rozpochynaie rozrobku Natsionalnoi velosypednoi stratehii" [Ukraine Begins the Development of the National Bicycle Strategy]. <https://u-cycle.org.ua/news/ukraina-rozpochynaie-rozrobku-natsional-noi-velosypednoi-stratehii/>