

Матеріали VIII міжнародної
науково-практичної конференції



**Теоретичні і прикладні напрямки
розвитку туризму та рекреації
в регіонах України**



16-17 червня 2022 року

Міністерство освіти і науки України
*Український державний центр національно-патріотичного виховання,
краєзнавства і туризму учнівської молоді*
Кіровоградська обласна державна адміністрація
Льотна академія Національного авіаційного університету
Федерація спортивного туризму України

Теоретичні і прикладні напрямки розвитку туризму та рекреації в регіонах України

Матеріали
VIII міжнародної науково-практичної конференції

16-17 червня 2022 року

Кропивницький - 2022

УДК 338.48(477)(06.552)
Т33

DOI: 10.33251/978-617-8111-30-4-2022

Друкується згідно з рішенням методичної ради Українського державного центру національно-патріотичного виховання, краєзнавства і туризму учнівської молоді (протокол № 3 від 13.06.2022 року)

Редакційна колегія:

Колотуха О.В. – доктор географічних наук, доцент, перший віцепрезидент Федерації спортивного туризму України

Лісота А.А. – в.о. директора Українського державного центру національно-патріотичного виховання, краєзнавства і туризму учнівської молоді

Божук Т.І. – доктор географічних наук, професор

Горбунов О.В. – кандидат економічних наук

Дудник І.М. – доктор географічних наук, професор

Любіцева О.А. – доктор географічних наук, професор

Наровлянський О.Д. – кандидат педагогічних наук

Плачинда Т.С. – доктор педагогічних наук, професор

Топольний Ф.П. – доктор біологічних наук, професор

Яворська В.В. – доктор географічних наук, професор

Т33 Матеріали VIII Міжнародної науково-практичної конференції «Теоретичні і прикладні напрямки розвитку туризму та рекреації в регіонах України». Збірник наукових праць / За заг. ред. д.г.н. О.В. Колотухи. Дніпро : Середняк Т. К., 2022. 378 с.

ISBN 978-617-8111-30-4

У матеріалах конференції розглядаються питання взаємодії двох потужних мобільних сфер світової економіки – туризму та авіації, географічні аспекти туризму та рекреації, економічні проблеми розвитку туризму, менеджмент та маркетинг в туризмі, психолого-педагогічні та правові аспекти туризму та рекреації, підготовка фахівців з туризму, теоретичні, методичні та організаційні основи спортивного туризму та активної рекреації, екологічні аспекти туризму та рекреації, наукові засади краєзнавчого туризму.

УДК 338.48(477)(06.552)

ISBN 978-617-8111-30-4

© Льотна академія НАУ, 2022

Від редактора

Будь-який захід готується заздалегідь. Тож і цю, вже восьму, конференцію організатори почали готувати в грудні 2021 року. Були погоджені терміни проведення, розіслані інформаційні листи. Строк подачі матеріалів був встановлений до 18 березня 2022 року. Як правило, значна частина матеріалів надходить ближче до визначених граничних термінів. Так, до 23 лютого 2022 року надійшло 25 статей (майже половина від очікуваних). І раптом, російська військова агресія розірвала наше життя на дві частини – спокійну, мирну для більшої частини країни та загрозливу, жакливу для всієї України воєнного часу.

Станом на початок 2022 року туристський світ почав потроху оговтуватися від наслідків пандемії Covid-19 – зростали туристопотоки між країнами, пом'якшувався епідеміологічний режим для туристів, пандемія активізувала розвиток внутрішнього туризму в багатьох країнах, в т.ч. і в Україні. Але російсько-українська війна внесла тектонічні зміни у світові комунікаційні процеси і, в першу чергу, в туристські.

Тож перед організаторами конференції постали такі виклики – відмінити конференцію; видати матеріали конференції станом на початок війни; перенести терміни проведення конференції та провести її хоча би в дистанційному форматі. За третій варіант проведення конференції висловилися і довоєнні дописувачі, і нові, які почали пропонувати свої нові ідеї, своє нове бачення розвитку нашої туристської галузі в умовах, що склалися. Наведу такий приклад – в секції «Краєзнавчий туризм» представлено дві статті з аналізу діяльності дитячих турбаз в Україні – *Савченко Наталія, Редіна Ольга. Дитячі турбази як початкова ланка розвитку внутрішнього туризму в Україні (до агресії)* та *Косило Михайло, Редіна Валентина. Використання дитячих турбаз у період воєнного стану (під час агресії)*. З'явилися статті з прикладного застосування туристської діяльності (*М. Наровлянська*), з прогнозами розвитку туризму в світі (*О. Мигородська*), окремої дестинації (*М. Коваленко*) тощо. Заголовки повоєнних статей виділені сірим кольором.

Кожна війна рано чи пізно закінчується. Всі ми свято віримо, що ця російсько-українська війна закінчиться нашою Перемогою. Весь світ відкриває для себе нову Україну – вільну, непоборну, демократичну. Весь світ вже знає про існування Бучі, Гостомеля, Ірпеня, Маріуполя, Сєвєродонецька... Про місця української військової звитяги – острів Зміїний, Чернобаївка, Білогородка... Як же не відвідати такі нові яскраві туристські дестинації? І тому є велика впевненість, що український туризм має величезне майбутнє – з країни-донора Україна перетвориться в країну-рецепієнта в світовому туризмі.

Тому в української наукової туристської спільноти попереду дуже багато нових викликів, нової творчої роботи, яку ми тільки розпочинаємо. Тож ця конференція відбудеться і є надія, що відбудуться й наступні.

Все буде Україна. Слава Україні!

Щиро, Олександр Колотуха

ЗМІСТ

СЕКЦІЯ 1. Туризм і авіація

Дудник Іван. Авіатранспортний процес як системоутворюючий чинник в туризмі: географічна інтерпретація	7
Власенко Іван. Значення аеропорту «Вінниця» у розвитку туризму регіону	14
Чорногор Наталія, Залевський Анатолій. Перспективи використання технології блокчейн в аеропортовій діяльності як актуального напрямку розвитку туризму в сучасних умовах	26
Худавердієва Вікторія. Наслідки впливу пандемії Covid-19 на сферу туризму та галузь авіаперевезень і шляхи адаптації до нових реалій	37
Sidhu Yulia. Tourism sector in the coordinate system of international terrorism	48

СЕКЦІЯ 2. Географія туризму та рекреації

Дудник Іван, Борисюк Оксана. Кластер як форма геопросторової організації туризму	53
Колотуха Олександр, Колотуха Ігор. Ресурсний потенціал водного туризму в Україні	61
Сич Віталій, Яворська Вікторія, Коломієць Катерина. Методологічні принципи використання кваліметричних підходів для оцінювання рекреаційно-туристичного потенціалу	74
Sidhu Yulia. The Armenian tourism as an effective recreational tool for spiritual and physical development of the individual	80
Божук Тетяна. Аналіз курортних місцевостей (на прикладі Шаяну, Закарпаття)	95
Миргородська Олена. Розвиток туризму в Україні та світі на тлі військової агресії росії	101
Беркуця Аліна, Коломієць Катерина. Історія розвитку туризму в Німеччині	107
Тютіна Тетяна, Шнян Дарья. Автотуризм як один із перспективних напрямків туризму в Україні	112
Козинська Ірина. Значення пам'яток світової культурної і природної спадщини Бельгії як туристичних ресурсів	120
Колотуха Ігор. Історико-географічні аспекти розвитку громадського транспорту Києва	129

СЕКЦІЯ 3. Економічні проблеми, менеджмент та маркетинг в туризмі

Смирнов Ігор, Любіцева Ольга. Явище відкладеного попиту – чинник розвитку постковідного туризму у світі та в Україні	137
Сікірда Юлія, Шмельова Тетяна. Ключові технологічні рішення концепції «Туризм 4.0»	150

Москвічова Олена. Використання інструментів кольоромаркетингу у дизайні об'єктів готельно-ресторанного господарства	161
Соколовський Віктор, Щоголева Інна. Виставкова діяльність як напрям розвитку івент туризму Кіровоградщини	168
Коваленко Марко, Колотуха Ігор. Післявоєнний розвиток Чорнобиля як туристичної дестинації	174

СЕКЦІЯ 4. Психолого-педагогічні та правові аспекти туризму та рекреації, підготовка фахівців з туризму

Плачинда Тетяна. Формування у докторів філософії навичок щодо якісної підготовки майбутніх фахівців з туризму	179
Наровлянський Олександр. Туристсько-екскурсійна діяльність у Галичині в міжвоєнний період (1920 - 1939 рр.)	184
Лисюк Тетяна, Терещук Оксана, Качаровський Роман, Мельник Олег. Краєзнавчий потенціал шкільних музеїв Волинської області в умовах децентралізації	192
Романько Ірина. Педагогічні засади навчання історичному краєзнавству здобувачів вищої освіти туристського профілю	203
Копилець Євгеній. Можливості закладу позашкільної освіти туристсько-краєзнавчого профілю щодо сприяння розвитку туризму у мікрорегіоні	213
Матюшков Олег. Система підготовки громадських туристських кадрів з числа педагогічних працівників Києва наприкінці ХХ-початку ХХІ століття	219
Врадій Олена. Психологічний туризм як важливий напрям для розвитку рекреації та профілактики ментального здоров'я	223

СЕКЦІЯ 5. Теоретичні, методичні та організаційні основи спортивного туризму та активної рекреації

Горбунов Олександр, Колотуха Олександр. До питань розбудови Федерації спортивного туризму України	230
Соколов Володимир. Накидка від дощу для велотуристів	241
Романенко Олександр, Фокін Сергій. Активний туризм	246
Наровлянська Марина. Особливості навчання орієнтуванню на місцевості в умовах воєнного стану	258
Лабарткава Валентина, Худоба Володимир, Лабарткава Костянтин. Спортивно-оздоровчий туризм, як складова частина програми фізичного виховання студентів спеціальності «Туризм»	264

СЕКЦІЯ 6. Екологічні аспекти туризму та рекреації

Топольний Федір, Гелевера Ольга. Еколого-економічний вплив урановидобувної галузі на розвиток Кропивниччини	273
--	-----

Гуштан Катерина, Боруцька Юлія, Рибак Стефанія. Національно-патріотичне виховання як невід'ємна складова при проведенні навчальних практик для студентів спеціальності 242 «Туризм»	277
Ободовський Петро. Місце дитячого спортивного туризму в коєволюції – спільному, гармонійному розвитку людства та природи	284

СЕКЦІЯ 7. Краєзнавчий туризм

Савченко Наталія, Редіна Ольга. Дитячі турбази як початкова ланка розвитку внутрішнього туризму в Україні	295
Косило Михайло, Редіна Валентина. Використання дитячих турбаз у період воєнного стану	301
Мельник Андрій, Єрко Ірина, Антипюк Олена, Качаровський Роман. Осередки автентичної продукції Володимир-Волинського району Волинської області як засіб збереження етнокультури	304
Скриль Ірина. Використання геологічних пам'яток Харківського регіону для розвитку геотуризму	311
Новосад Оксана, Єрко Ірина, Качаровський Роман, Мельник Надія. Транспортна мережа Турійської ТГ Волинської області як елемент туристичної інфраструктури	318
Грицюта Валентина, Поляков Олександр. Туристський маршрут південно-східною Слобожанщиною: від Харкова до Ізюма	324
Мельник Надія, Мельник Андрій, Мельник Олег, Качаровський Роман. Заклади культури як інструмент формування туристичної айдентики	332
Євтушенко Олена. Поважний ювілей маленького містечка на Сумщині	339
Ситник Олексій, Хлевнюк Ольга, Працьовитий Микола, Петричук Ольга. Проведення туристичних подорожей (екскурсій) вузькими колями України як альтернатива їх збереження та розвитку	346
Слюсаренко Вікторія. Музей як об'єкт краєзнавчого туризму	362
Пропадуший Андрій. Меморіальний туризм в Україні та в Кіровоградській області: минуле, сьогодення, перспективи	367

Відомості про авторів	373
------------------------------------	------------

СЕКЦІЯ 1

Туризм і авіація

УДК 910.112

Дудник Іван

Національний авіаційний університет, м. Київ

Авіатранспортний процес як системоутворюючий чинник в туризмі: географічна інтерпретація

З позиції суспільної географії обґрунтовується сутність авіаційного транспортно-географічного процесу та його впливу на еволюцію і розвиток туристичних систем. Запропоновані принципи дослідження такого, географічна ієрархія транспортних процесів, системоутворюючі зв'язки, моделюється взаємодія туристичних та авіаційно-транспортних систем.

Ключові слова: туристична система, суспільно-географічний процес, транспортний процес, авіаційний транспортно-географічний процес, авіаційна транспортна система.

Dudnyk I. Air transport process as a system-forming factor in tourism: geographical interpretation. *From the standpoint of social geography, the essence of the aviation transport and geographical process and its impact on the evolution and development of tourist systems is substantiated. The principles of research of such, geographical hierarchy of transport processes, system-forming connections, interaction of tourist and air-transport systems are modeled.*

Key words: tourist system, socio-geographical process, transport process, aviation transport geographical process, aviation transport system.

Постановка проблеми. Системна ґносеологічна модель туризму, як специфічної сфери діяльності, набуває дедалі більшого поширення, про що, зокрема, свідчать результати сучасних наукових розвідок в туризмознавстві. Застосування загальної теорії систем переконливо довело свою ефективність та є потенційно продуктивним для поглиблення теоретико-методологічних положень щодо наукового пізнання та пояснення такого феномену сучасності, яким є туризм.

Аналіз наукових публікацій, в яких робляться спроби обґрунтування теоретичних моделей туристичних систем, пояснення процесів системоутворення в туризмі, дав змогу виявити один із суттєвих недоліків теоретичних моделей туризму як системи. Цей недолік полягає в досить поверхневому описі системоутворюючих чинників, зокрема таких, які забезпечують комунікацію (зв'язки) між різноякісними елементами туристичної системи, в результаті яких і відбувається їх інтеграція в цілісну систему. Серед сукупності системоутворюючих чинників чільне місце належить транспортним

процесам, які в найбільш загальному наближенні розглядаються як геопросторові переміщення людей та (або) вантажів. Тобто, проблема полягає в необхідності поглибленого, насамперед теоретичного, обґрунтування ролі транспортного чинника в утворенні туристичних систем.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Дослідженню питань системоутворення в туризмі присвячені досить численні публікації. Серед яких, на нашу думку варто виділити публікації таких відомих вчених, як О. Височан (2014 р.), А. Гайдук (2001 р.), В. Герасименко (2013 р.), Г. Горбань (2007 р.), К. Каспар (1992 р.), Н. Лейпер (1979 р.), Л. Мажар (2014 р.), М. Скарпіно (2011 р.), Т. Ткаченко (2009 р.), які підкреслювали складність та різноякісну змістовно-інституціональну сутність туризму (як системного утворення) і, відповідно до цього – багатоаспектність його онтологічної сутності, та одночасно намагались поглибити структурування цього утворення, запропонувавши власні гносеологічні моделі [6]. Використання результатів зазначених публікацій відіграло важливу роль в подальшому просування наукових розвідок в царині системоутворюючих чинників в туризмі.

Виділення невирішених раніше частин загальної проблеми Важливу роль у виникненні, формуванні структури та безпосередньому функціонуванні туристичних систем відіграють транспортно-географічні процеси. Серед наукових географічних, регіонально-економічних, туризмознавчих публікацій рідко зустрічаються роботи, які були б присвячені саме аналізу транспортного процесу, як чинника формування туристичних систем. Заради справедливості треба відмітити, що багато авторів згадують транспорт в «інфраструктурному» блоці туристичних систем, хоча до поглибленого його аналізу саме як системоутворюючого чинника не доходять. З позицій суспільно-географічної методології транспортний чинник системоутворення в туризмі мав би розглядатися в якості транспортно-географічного процесу, в з'ясуванні його сутності, особливостей (структурних, функціональних, технологічних) та механізму впливу на зародження, формування та функціонування туристичних систем [5]. Однак саме транспортно-географічні процеси на знаходять належного висвітлення як туризмознавчих, так і в суто суспільно-географічних публікаціях. Така недостатність теоретичних обґрунтувань тягне за собою і недостатню чіткість методичних підходів та методів кількісного виміру відповідних процесів. Особливо таке зауваження стосується наукового висвітлення авіатransпортного процесу, як складової частини (підпроцесу) більш загального транспортно-географічного процесу.

Виходячи з наявності таких прогалин **метою статті** є формулювання теоретико-методичних положень дослідження авіаційного транспортно-географічного процесу як системоутворюючого чинника в туристичних системах через призму їх інституціонального та структурно-функціонального ізоморфізму.

Методи та організація дослідження. Для з'ясування сутності поняття авіаційного транспортно-географічного процесу доцільно звернутися до таких певною мірою теоретично опрацьованих наукових категорій як суспільно-

географічний процес, транспортний процес, транспортно-географічний процес. Необхідність такого звернення зумовлюється наступними припущеннями:

- по-перше, достатньо обґрунтованим є твердження про те, що транспортний процес є однією зі складових частин (елементів) більш загального суспільно-географічного процесу;
- по-друге, техніко-технологічна сутність (механізми) та особливості власне транспортного процесу є значною мірою з'ясованими і їх доцільно застосувати для обґрунтування поняття транспортно-географічний процес;
- по-третє, територіальні переміщення людей, продукції, товарів є, з одного боку, суттєвою ознакою суспільно-географічного процесу як притаманно-необхідної умови існування суспільно-географічної системи (а, отже, і самої транспортної системи як її підсистеми), а з іншого боку – саме транспорт (транспортні засоби, транспортна система, транспортні мережі), і лише транспорт, здійснює такі територіальні переміщення; ця важлива обставина підкреслює змістовну єдність та функціональну спільність зазначених процесів.

Науковий аналіз авіаційного транспортно-географічного процесу як чинника системоутворення в туризмі доцільно здійснювати через висвітлення та застосування принаймні таких принципових положень:

- специфіка міждисциплінарного наукового відображення категорії «туристична система»;
- вплив особливостей транспортно-географічної системи як своєрідного «каркасного» компоненту туристичної системи;
- пояснення сутності та специфіки транспортного процесу як головної функції транспортної системи;
- врахування інституціональної, функціональної та геопросторової диференційованості транспортної системи та відповідної диференційованості транспортних процесів.

Виклад основного матеріалу дослідження. В сучасному туризмознавстві системна гносеологічна модель туризму, як різноякісного за своїм внутрішнім змістом суспільно-природного явища, завдяки вже отриманим та достатньо усталеним результатам в різних сферах науки, є досить поширеною та потенційно продуктивною для подальших наукових розвідок [6]. Онтологічна складність туризму, як різноякісного та внутрішньо суперечливого явища, з достатньою очевидністю вказує на необхідність поглиблення в цьому контексті саме міждисциплінарних пошуків на спільному «туристичному полі» через об'єднання зусиль відмінних за своїм предметним змістом наук (насамперед таких, як філософія, географія, історія, економіка, екологія, соціологія, психологія, правознавство) з подальшою інтеграцією їх результатів в більш масштабну, більш різноаспектно наповнену та більш цілісну

гносеологічну модель, яка має перерости в один з головних теоретичних постулатів туризмознавства.

Загалом туристичну систему варто уявляти як складну та різноякісну сукупність специфічним чином взаємодіючих природних, соціальних, економічних, демографічних, технічних об'єктів-елементів, які об'єднані спільною метою – наданням туристичних послуг, формуванням та задоволенням суспільного попиту на такі послуги. В такому розумінні туристична система виступає в якості інтегрального об'єкта міждисциплінарних досліджень, тобто об'єктивно спільного об'єкта для цілої низки наук, кожна з яких у відповідності до власної методології виокремлює свою специфічну об'єктно-предметну сферу в дослідженні цієї складної системи [2].

Вагомий внесок у пояснення процесів ситемоутворення в туризмі здійснює суспільна географія, яка володіє потужним теоретико-методологічним потенціалом в сфері дослідження системно-геопросторових аспектів суспільного розвитку. Досить ефективним науковим інструментом такого пояснення в нинішніх умовах може розглядатися теорія суспільно-географічних систем, яка є однією з провідних парадигм географічної науки [4].

В такому контексті головною формою геопросторового розвитку туризму варто вважати туристично-географічну систему (у вужчому розумінні - територіальну систему туристичних послуг) як закономірне територіальне поєднання елементів туристичного процесу.

Аналіз співвідношення понять «суспільно-географічна система» та «туристично-географічна система» свідчить про досить високий ступінь їх процесуального, структурного та функціонального ізоморфізму, тобто вони досить подібні між собою в принципах побудови та організації [6]. Це означає, що туристично-географічну систему з одного боку варто розглядати як відносно автономну специфічну геопросторову систему, а з іншого – як підсистему суспільно-географічної системи, в складі якої вона виконує специфічні, притаманні лише їй функції.

Самою сутністю формування та функціонування туристично-географічної системи, як і будь-якої географічної системи, є геопросторова взаємодія елементів, яка виявляється через існування системних територіальних взаємозв'язків між ними. Під зв'язками слід насамперед розуміти потоки людей, речовини, енергії та інформації від одного елемента до іншого. Безпосереднім носієм значної частини таких потоків є транспорт, а необхідною умовою здійснення зав'язків виступає транспортний процес. В суспільно-географічному контексті транспортний процес варто трактувати як транспортно-географічний процес, чим підкреслюється його географічна сутність, яка полягає в просторово-територіальному переміщенні людей та вантажів.

Для з'ясування сутності поняття транспортно-географічного процесу доцільно звернутися до таких певною мірою теоретично опрацьованих наукових категорій як *суспільно-географічний процес та транспортний процес*. Загалом термін «процес» (від лат. *processus* – просування) означає послідовну зміну станів об'єкту в часі. Сама власне природа об'єкту може бути довільною :

матеріальний (природний чи штучно створений) або ідеальний (поняття, теоретична схема) об'єкт породжує відповідно матеріальний або ідеальний процес. Тобто, суспільно-географічний процес розглядається принаймні у двох аспектах:

- по-перше, як зміна станів (параметрів, властивостей, функцій) певного об'єкта (системи) в часовому вимірі;
- по-друге, як здійснення просторово-територіальних зв'язків між елементами суспільно-географічної системи [3].

Змістовною сутністю перелічених особливостей суспільно-географічного процесу є взаємозв'язки. Під зв'язками розуміють матеріально-речовинний, енергетичний та інформаційний обмін між географічними об'єктами. Йдеться, перш за все, про *територіальні зв'язки*, тобто ті зв'язки, які здійснюються з *подоланням простору*. В реальному житті таких зв'язків існує велика кількість, в узагальненому вигляді їх поділяють на такі різновиди: виробничі, соціальні, демографічні, соціо-виробничі, соціо-природні, трудові, технологічні, міграційні тощо.

Підсумовуючи головні риси, які є об'єктивно притаманним суспільно-географічному процесу, доцільно ще раз наголосити, що цей процес в цілому та його складові (підпроцеси) в переважній більшості своїй можливі лише за наявності *транспорт*, як *необхідної умови їх здійснення*.

Визначальною рисою транспортного процесу є наявність операції транспортування, сутність якої полягає в територіальному переміщенні вантажів (людей). Достатньо очевидним є припущення про те, що саме в цьому і полягає змістовне «взаємоперекриття» термінів суспільно-географічний процес і транспортний процес. Виходячи з такого припущення, транспортно-географічний процес можна визначити, як сукупність дій, операцій, що здійснюються територіальні зв'язки між елементами суспільно-географічної системи. Складовими частинами цього процесу доцільно вважати лише такі операції (як транспортування та передача вантажів, пересадка пасажирів з одного виду транспорту на інший), які мають достатньо чітко виражений просторово-територіальний характер.

Таким чином, *транспортно-географічний процес – це переміщення людей, речовини та енергії між елементами суспільно-географічної системи, що пов'язані з подоланням простору, та здійснюються одним або кількома видами транспорту за певним маршрутом*. Відповідно, транспортно-географічний процес в туризмі можна визначити як переміщення людей, інформації, речовини та енергії між елементами туристично-географічної системи, що пов'язані з подоланням простору, та здійснюються одним або кількома видами транспорту за певним маршрутом [3].

Реалізуючи мету даного дослідження доцільно спробувати теоретично обґрунтувати зазначені процеси та відповідні категорії стосовно авіатransпортних систем, під якими слід розуміти взаємозв'язану (у виробничо-технологічному та організаційно-управлінському розумінні) сукупність авіатransпортних та виробничих підприємств (аеропортів, аеродромів, злітно-

посадкових майданчиків, обслуговуючих, ремонтно-сервісних підприємств) в межах національної території. [1]. Одним з головних системоутворюючих чинників в такому розумінні виступає авіаційний транспортно-географічний процес, що являє собою транспортно-географічні відношення, які здійснюються безпосередньо авіаційним транспортом (просторово-територіальні переміщення пасажирів або вантажів) або за опосередкованої його участі (авіатransпортна доступність, транспортна забезпеченість території, суспільно-географічна диференціація тощо). Авіаційний транспортно-географічний процес дещо спрощено можна розглядати як взаємопов'язану сукупність таких географічних явищ як переміщення, поширення, диверсифікація, поляризація, диференціація, інтеграція, які здійснюються авіатransпортними засобами. Саме завдяки таким явищам виникають системоутворюючі зв'язки, які становлять сутність авіатransпортного процесу. Ці зв'язки уявляються в такому вигляді [1]:

- зв'язки за змістом (обміну, побудови, функціонального взаємодоповнення, управління);
- зв'язки за характером (зовнішні та внутрішньосистемні).

Зв'язки обміну являють собою потоки (обмін) речовини та інформації між елементами системи, а також між системою та середовищем. Класичним в географічному розумінні виявом таких зв'язків в авіатransпортній системі є пасажиропотоки та вантажопотоки, а також зв'язки з енергопостачання, матеріально-технічного та кадрового забезпечення тощо. В нинішніх умовах України особливістю зв'язків обміну в регіональних авіатransпортних системах є те, що пасажиро- та вантажоперевезення здійснюються в переважній більшості не авіаційним (наземним) транспортом у вигляді трансферів, тобто підвезення від периферійних елементів системи до аеропорту-центру і лише від аеропорту починаються власне авіаційні перевезення.

Зв'язки функціонального взаємодоповнення полягають у неможливості існування одного елемента без іншого. В умовах конкретної авіатransпортної системи це виявляється в певному розподілі та ієрархії функцій: аеропорти першого рівня забезпечують попит переважно на міжнародні перевезення, другого рівня – міжрегіональні всередині країни, третього рівня – місцеві (внутрішньорегіональні), забезпечуючи сукупний попит на авіаперевезення.

Зв'язки побудови – це ті зв'язки, завдяки яким тримається каркас системи, в нашому випадку такими зв'язками будуть екстичні зв'язки, які безпосередньо формують каркас системи міського розселення, а опосередковано (але дуже суттєво) – ієрархію авіатransпортних центрів. До цього виду зв'язків потрібно також віднести зв'язки в інтегральній транспортній мережі країни (як сукупність галузевих мереж всіх видів транспорту), завдяки якій створюється істотний стабілізуючий вплив на авіатransпортну систему.

Зв'язки управління – потоки інформації, які змінюють, регулюють або коригують поведінку системи; через загальнодержавні та галузеві органи управління авіатransпортом вони забезпечують стійкість та організованість авіатransпортної системи.

Авіаційний транспортно-географічний процес, як складова частина (підпроцес) транспортно-географічного процесу та в більш широкому розумінні – суспільно-географічного процесу, доцільно розуміти як сукупність дій, операцій, елементів та відношень, що забезпечують просторово-територіальні зв'язки безпосередньо в авіатранспортній системі, в туристично-географічній системі, а загалом – в суспільно-географічній системі.

Зародження, становлення і розвиток авіатранспортно-географічного процесу зумовлюється впливом характерного лише для нього набору факторів. Ці фактори можуть виступати як сприятливі, нейтральні чи протидіючі, або як надлишкові чи лімітуючі, а їх сукупна дія забезпечує еволюцію, розвиток або якісний перехід геопросторової організації туристичної системи з одного стану до іншого.

Висновки і перспективи подальших пошуків. Загалом можна зробити висновок про те, що саме завдяки транспорту, який забезпечує системоутворюючі зв'язки, стає можливим існування туристичних систем взагалі та туристично-географічних систем зокрема. В такому контексті ми розглядаємо авіатранспортно-географічний процес як один з головних системоутворюючих чинників туристичних систем. Від ефективності та раціональної організації авіаційного транспорту взагалі та авіатранспортних систем зокрема, великою мірою залежить ефективність як суспільно-географічних систем, так і їх складових – туристично-географічних систем.

Навіть поверхневий огляд застосування суспільно-географічної методології до побудови теоретичної моделі взаємодії авіаційно-транспортної та туристичної систем свідчить про достатній науково-пізнавальний потенціал такої методології. Ця обставина дає підстави принаймні для таких попередніх висновків та окреслення напрямків наукового пошуку.

По-перше, необхідне глибоке впровадження суспільно-географічної парадигми в дослідження феномену туризму взагалі та геопросторових його виявів зокрема. Ефективність цієї парадигми дає підстави для отримання якісно нових наукових результатів у вивченні туризму на системно-географічних засадах.

По-друге, такі результати дозволять дещо по новому побачити цілісну картину геопросторового розвитку туризму та обрати на основі такого бачення більш ефективні управлінські рішення, як з точки зору рентабельності підприємницької діяльності, так і з точки зору збалансованого (комплексно-пропорційного) розвитку регіону як інтегральної системи.

По-третє, потребує розвитку та поглиблення теоретичне обґрунтування категорії авіаційного транспортно-географічного процесу з метою його кількісної оцінки та застосування в практиці галузевого, регіонального та національного управління.

Список використаних джерел:

1. Борисюк О.А., Дудник І.М. Авіатранспортна система України: регіональний аспект: Монографія / За ред. І.М. Дудника. К.: ІМВ НАУ, 2013. 214 с.

2. Дудник І.М. Концепція туристично-географічної системи як методологічний засіб дослідження регіонального розвитку туризму. *Актуальні проблеми міжнародних відносин і регіональних досліджень : матеріали Міжнародної науково-практичної інтернет-конференції* (м. Луцьк, 6 грудня 2021 р.) / за ред. В. Й. Лажніка. Луцьк : Вежа-Друк, 2021. С. 249-254
3. Дудник І.М. Транспортна географія. Підручник. К.: НАУ, 2016. 288 с.
4. Мезенцев К.В., Мохначук С.С. Особливості функціонального аналізу географічних систем. *Економічна та соціальна географія: зб. наук. праць*. К.: КНУ ім. Т.Г. Шевченка, 2008. Вип. 58. С. 19-26.
5. Пістун М.Д. Основи теорії суспільної географії: навч. посібник. К.: Вища шк., 1996. 231 с.
6. Ivan Dudnik. System-geographical aspects of tourism research. *Scientific issue of knowledge, education, law and management*. Fundacja "Oswiata I Nauka Bes Granic PRO FUTURO". 2016. №1 (13). P. 73-77.

УДК 338.47: 338.48

Власенко Іван

*Вінницький торговельно-економічний інститут
Київського національного торговельно-економічного університету*

Значення аеропорту «Вінниця» у розвитку туризму регіону

В статті проаналізовано основні показники діяльності аеропорту «Вінниця» та його потенціал по залученню авіаційних туристів, авіакомпаній та запуску нових прямих авіасполучень. Проаналізовано статистику міжнародних туристичних потоків аеропорту. Визначено основні проблеми та перспективи розвитку аеропорту «Вінниця» та його вплив на економічний розвиток регіону. Розглянуто пріоритетні інфраструктурні проекти реконструкції аеродрому та пасажирського терміналу.

Ключові слова: аеропорт, міжнародні туристичні потоки, авіаційні туристи, авіаперевезення.

Vlasenko I. The importance of Vinnitsa airport in the development of the region's tourism. *The article analyzes the main performance indicators of Vinnitsia Airport and its potential to attract aviation tourists, airlines and launch new direct flights. The statistics of international tourist flows of the airport are analyzed. The main problems and prospects of Vinnitsia airport development and its impact on the economic development of the region are identified. Priority infrastructure projects for the reconstruction of the aerodrome and passenger terminal are considered.*

Key words: airport, international tourist flows, air tourists, air transportation.

Аеропорт – ефективний інструмент підвищення інвестиційної та туристичної привабливості міста Вінниця та всього регіону. Розвиток аеропорту обумовлює багаторівневий економічний вплив на місто та регіон через внесок в ВВП регіону та створення робочих місць.

Місто Вінниця та його аеропорт розташовані на перехресті європейських маршрутів, що перетинають Україну від Заходу до Сходу, та з'єднують північний кордон України з Білоруссю та Південний – з Молдовою. Стратегічний потенціал для Вінниці також відіграватиме проєкт Мінінфраструктури GO Highway – будівництво швидкісного автобану, який пройде через Вінницю та з'єднає Одеські й польські порти відповідно на Чорному та Балтійському морях.

Вінниця унікальне місто в Україні, оскільки є стратегічним транспортним вузлом, де проходять шляхи швидкісної залізниці "Інтерсіті", які теж з'єднують Північ та Південь (зокрема, Київ-Одеса) та Схід-Захід (зокрема, Харків-Київ-Львів). При цьому час подорожі ціни на квитки до/з Вінниці є досяжними як для вітчизняних так і особливо для іноземних туристів.

Завдяки такому вигідному розташуванню аеропорт "Вінниця" може бути привабливим не лише для мешканців Вінниччини, але й сусідніх областей України, з якими є зручне та недороге автомобільне та/або залізничне сполучення.

Практично всі найбільші міжнародні аеропорти України розташовані в наближенні до її кордонів. Вінницький аеропорт – єдиний діючий міжнародний аеропорт в Центральній Україні. В радіусі 200 км від нього в регіонах України немає інших активних аеропортів з міжнародним пунктом пропуску та досвідом обслуговування сучасних повітряних суден А320 та В737-800.

Враховуючи різну якість доріг в Україні для розрахунку зони обслуговування аеропорту застосовано розрахунок кількості жителів в колі радіусом 200 км. Результати розрахунків частки ринку обслуговування аеропорту "Вінниця" наведені на рис 1.

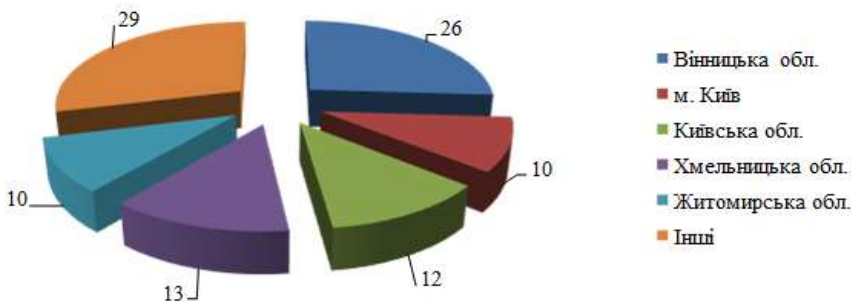


Рис. 1. Адміністративні одиниці, що обумовлюють 71% ринку аеропорту «Вінниця» в Україні

Загальна зона обслуговування аеропорту "Вінниця" розрахована на рівні 6,1 млн. осіб, в тому числі 5,9 млн. осіб в Україні та 0,15 млн. осіб в північних

районах Молдови. При цьому сукупна частка всієї Вінницької області і м. Вінниця забезпечують аеропорт часткою ринку в Україні лише на рівні 26% або 1/4.

Місто Вінниця має різноманітні привабливі місця, які можуть зацікавити як вітчизняних так і іноземних туристів: музеї, церкви та костели, обласний академічний український музично-драматичний театр імені М. Садовського, обласна філармонія, вищі навчальні заклади, медичні заклади та діагностичні центри. В місті доступні різноманітні розваги та регулярно проводяться міські заходи, які приваблюють туристів з різних міста України та із-за кордону.

Для розміщення туристів в місті щороку збільшується кількість готелів, підвищується їх рівень сервісу та номерний фонд. Найбільшим готелем рівня еквівалентного 4* є готель Франція, а прикладом мережевого готелю рівня 3* є готель Оптима мережі Reikartz Group. Зростає і пропозиція від малих готелів на 10-15 номерів.

Вінницька область також має свої особливі пропозиції для туристів:

- санаторно-курортні заклади: найбільш відомими та потужними щодо залучення вітчизняних та іноземних туристів на лікування та відпочинок є бальнеологічні санаторії Хмільника та Немирова; з розвитком їх інфраструктури та сервісу вони можуть стати ключовим фактором приваблення суттєвих в'їзних туристичних потоків до Вінниччини й аеропорту "Вінниця";
- релігійний туризм: Лядовський Усікновенський скельний чоловічий монастир; щорічні програми відвідання Цадика Нахмана в м. Умані з прибуттям 4-5 тисяч авіаційних туристів-паломників з Ізраїлю в період єврейського нового року через аеропорт "Вінниця";
- активний спорт: сплавання по річці Південний Буг; курортний комплекс "Баттерфляй" тощо;
- пам'ятки історії та архітектури: палаци Потоцьких 17-19 століття в Тульчині, Дашеві та Печерах; палац графині Щербатової в Немирові; Немирівський дендрологічний парк тощо;
- музеї: Вороновицький музей історії авіації та космонавтики України в палаці Грохольських-Можайських та інші;
- заходи: Міжнародний оперний фестиваль "Operafest Tulchyn" (червень) у парку палацу Потоцьких в м. Тульчин та інші.

Окрім перелічених вище популярних атракцій міста й області, в зоні обслуговування аеропорту "Вінниця" також можуть приваблювати авіатуристів в аеропорт:

- санаторно-курортні комплекси в м. Сатанів на Хмельниччині,
- державний історико-культурний заповідник "Меджибіж" та місця паломництва хасидів до м. Меджибіж на Хмельниччині;
- дендропарк Софіївка в м. Умань Черкаської області тощо.

Отже, аеропорт "Вінниця" має суттєвий потенціал по залученню авіаційних туристів, авіакомпаній та запуску нових прямих авіасполучень.

Статистика в'їзних міжнародних туристичних потоків. В табл. 1 наведено 20 країн, які згенерували найбільшу кількість відвідувачів з перебуванням в зоні обслуговування аеропорту "Вінниця" не менше 48 год. (за даними "bigdata" від мобільних операторів за країнами походження).

Таблиця 1.

Топ-20 країн за в'їзними міжнародними туристичними потоками в зону обслуговування аеропорту "Вінниця"

Країна	Кількість відвідувачів з перебуванням в зоні обслуговування аеропорту "Вінниця" не менше 48 год.
Belarus	456 024
USA	305 924
Israel	255 510
Germany	215 496
Poland	167 734
Moldova	125 266
Netherlands	108 308
UK	99 088
Hungary	93 728
Latvia	92 356
Italy	75 980
Austria	68 082
Denmark	56 758
France	55 780
Czech Republic	55 390
Switzerland	54 300
Lithuania	46 338
Spain	42 616
Belgium	42 306
Other top CIS	1 255 906

Джерело: Київстар (дані за 12 місяців)

Сукупно тільки топ-20 країн забезпечують в'їзний туристичний потік за 12 місяців в 200 км зону обслуговування аеропорту "Вінниця" на рівні 3,6 млн. туристів. В контексті потенційного пасажиропотоку через аеропорт такі дані кількості в'їздів мають бути подвоєні, оскільки кожен авіатурист має прилетіти та відлетіти назад. Практично всі ці країни мають авіаційний потенціал, тобто існує суттєвий потенціал застосування авіатранспорту для їх подорожі.

Важливо відзначити і міжнародну популярність вищих навчальних закладів Вінниці. Багато громадян інших країн є студентами стаціонару Вінницьких вищих навчальних закладів.

Окрім прямих авіарейсів, також такий попит може бути частково задоволений і мережевими авіакомпаніями, які пропонують зручні стиковки через свої вузлові аеропорти. Зокрема, це стосується в'їзного потоку зі США.

Туристичний потенціал: виїзний туризм. В табл. 2 представлені 20 країн, які отримали найбільшу кількість туристів із зони обслуговування аеропорту "Вінниця" з перебуванням в цих країнах не менше 48 годин.

Таблиця 2.

Топ-20 країн за виїзними міжнародними туристичними потоками із зони обслуговування аеропорту "Вінниця"

Країна	Кількість осіб	% від загальної кількості
Moldova	1 796 232	27,1
Poland	1 198 268	18,1
Turkey	404 112	6,1
Belarus	362 698	5,5
Romania	362 202	5,5
Germany	297 804	4,5
Egypt	238 212	3,6
Italy	189 190	2,9
Hungary	186 164	2,8
France	119 356	1,8
Czech Republic	99 712	1,5
Spain	93 184	1,4
Austria	85 414	1,3
Bulgaria	72 154	1,1
Israel	71 936	1,1
Netherlands	68 812	1,0
Lithuania	67 116	1,0
Slovakia	58 450	0,9
UAE	53 180	0,8
Other top CIS	807 060	12,1
Всього	6631256	100%

Джерело: АВІАПЛАН (розрахунки), Київстар (дані за 12 місяців)

Сукупно топ-20 країн приваблюють виїзний туристичний потік за 12 місяців із 200км зони обслуговування аеропорту "Вінниця" на рівні 6,6млн. туристів. Відповідно попит на виїзний туризм майже вдвічі вищий за в'їзний. Це обумовлює значний потенціал розвитку чартерних авіаційних програм до відповідних країн. Додатковою перевагою таких рейсів є те, що окремі країни як Туреччина та Ізраїль застосовують державні програми фінансової підтримки таких рейсів. Уряди цих країн, зокрема, передбачають компенсацію витрат авіакомпанії та/або туристичного оператора, який організує для відповідної країни в'їзний туристичний потік. Еквівалент компенсації в перерахунку на одного авіаюриста може дорівнювати 45-65 дол. США, що відіграє важливу роль в стимулюванні туроператорів до запуску нових чартерних маршрутів і сприятиме в маркетинговій активності аеропорту "Вінниця".

Прикладом компенсаційних програм для запуску регулярних рейсів, які для місцевих урядів також означають стимулювання в'їзних туристичних потоків є Грузія та Литва. У першому випадку середній пакет компенсації витрат авіакомпанії дорівнює 10-12 дол. США на одного пасажира. А аеропорти Литви розробили стимулюючий пакет, який передбачає навіть авансову сплату авіакомпанії на покриття її маркетингових та операційних витрат. З досвіду авіакомпаній України така виплата за запуск одного нового регулярного маршруту в регіональний аеропорт Литви може дорівнювати 150,0 тис. дол. США. Така політика багатьох урядів пов'язана з тим, що кожен іноземний турист перебуваючи декілька днів в їх країні залишає суттєві кошти в місцеву економіку: проживання в готелі, користування послугами ресторанів, музеїв, місцевого транспорту тощо.

Проте, окрім забезпечення вимог авіакомпаній щодо ефективного маркетингового пакету в аеропорту, також важливо створювати належні умови для підвищення туристичної привабливості міста Вінниці та Вінницького регіону, а саме розвивати інфраструктуру та сучасні послуги для максимального зацікавлення іноземних туристів та туристичних операторів й авіакомпаній. У випадку запуску нових рейсів з вітчизняними авіакомпаніями, ВМР та Вінницькій ОДА доцільно передбачати спільні маркетингові заходи з популяризації як туристичного потенціалу регіону, так і рейсів авіакомпанії (промо-тури, рекламні заходи, транспортне сполучення з аеропортом "Вінниця")

Поточний попит на авіаподорожі з аеропорту. Чартерні програми з аеропорту "Вінниця" активно розвивались у 2015-2018 роках, що доводить суттєвий потенціал виїзного авіаційного туризму для міста та регіону. Одразу декілька туристичних операторів цікавляться запуском власних чартерних програм з аеропорту переважно до Туреччини влітку та Єгипту повний рік. Традиційними напрямками при цьому є Анталія в Туреччині та Шарм-ель-Шейх в Єгипті. Проте з літа 2017 року також виконувались чартерні рейси до турецького Даламану.

Кількість чартерних рейсів з аеропорту обмежувалась переважно через недостатню несучу спроможність штучних покриттів, що обумовлює необхідність або застосування меншого комерційного завантаження рейсів, що економічно недоцільно, або ж обмеження кількості рейсів. Це стосується повітряних суден сімейств Боїнг 737 та Еїрбас 320, які здійснюють навантаження на тверді покриття в Аеропорту більші, ніж їх поточна несуча спроможність.

Проблеми та перспективи пасажирських авіаперевезень через аеропорт "Вінниця" до 2030 року. Статистика пасажиропотоку в Аеропорту.

Мережа маршрутів аеропорту "Вінниця" утворена такими напрямками польотів в/з Вінниці:

Внутрішні:

- Київ-Бориспіль – 7 частот/тиждень (регулярний рейс);

Міжнародні:

- Тель-Авів – 2 частоти/тиждень (регулярний рейс),

- Тель-Авів – 5-7 частот/тиждень (в період хасидської чартерної програми),
- Анталія – 2-4 частоти/тиждень (літній сезон),
- Даламан – 1-2 частоти/тиждень (літній сезон),
- Шарм-ель-Шейх – 2 частоти/тиждень (повний рік окрім окремих місяців).

Регулярні рейси в/з аеропорт Вінниця на початок 2019 року виконує тільки вітчизняна авіакомпанія "Міжнародні авіалінії України" (внутрішні рейси в партнерстві з перевізником "Роза Вітрів". Чартерні рейси виконуються авіакомпаніями SkyUP (туроператор JoinUP), BRAVO (туроператор TPG) та інші.

Загальна статистика пасажиропотоку через аеропорт "Вінниця" наведена в табл. 3.

Таблиця 3.

Пасажиропотік через аеропорт "Вінниця" у 2014-2019 роках

Пасажиропотік (тис. пас.)	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Всього	8,7	4,5	30,0	52,7	60,9	40,1
Річна динаміка, %		-48%	+567%	+76%	+16%	-34%

Джерело: Аеропорт

При загалом досягнутій позитивній динаміці пасажиропотоку в аеропорту "Вінниця" вже третій рік поспіль, у 2018 році темп зростання суттєво скоротився. У 2019 році "Аеропорт Вінниця" прийняв та відправив 40 тисяч 124 пасажирів, що на 34% менше, ніж у 2018 році. Основними причинами, що обмежили ріст пасажирських перевезень через Аеропорту у 2018 році були:

- проблеми у чартерних авіакомпаній та туроператорів України, які призвели до суттєвого скорочення програм польотів з відміною значної кількості запланованих рейсів в літньому сезоні;
- запуск авіакомпанією "Міжнародні авіалінії України" внутрішніх рейсів з Києва на малих літаках Ембраер 145 на 48 пасажирів і припинення рейсів до Варшави на літаках Боїнг 737-500 (112-120 пасажирів);
- відсутність активної маркетингової кампанії по Вінницькій області щодо підтримки попиту на запущені програми польотів;
- обмеження інфраструктури Аеропорту.

Прогноз пасажирських перевезень в Аеропорту до 2030 року наведено в табл. 4.

Успішний розвиток обсягів пасажиропотоку через аеропорт Вінниця можливий за умови: відсутності обмеження інфраструктури для розвитку Аеропорту – реконструкція аеродрому та пасажирського терміналу проводиться в 2019-2020 роках з мінімальним часом закриття Аеропорту; постійна активна маркетингова кампанія (участь в міжнародних заходах, зустрічі з авіакомпаніями, реклама тощо); в 2021-2023 роках на авіаринку України працює

авіакомпанія із ефективними регіональними повітряними суднами на 50-80 крісел, що сприятиме розвитку внутрішніх пасажирських перевезень.

Таблиця 4.

Прогноз пасажиропотоку через аеропорт "Вінниця" на 2022-2030 роки (тис. пас.)

Роки	Вид розвитку сценарію		
	оптимістичний	песимістичний	середній
2022	421	150	286
2023	502	185	344
2024	640	229	434
2025	764	282	523
2026	948	315	632
2027	1048	352	700
2028	1196	393	794
2029	1253	439	846
2030	1492	490	991

Джерело: Авіаплан

Таким чином реалізація проекту реконструкції аеродрому та терміналу у 2019-2020 роках, а також вжиття активних маркетингових заходів, до 2030 року дозволить аеропорту "Вінниця" досягти 1,5 млн. пас. на рік.

Для розвитку авіаперевезень, критичну роль відіграє і наявність належного світло-сигнального, аеронавігаційного та радіотехнічного обладнання. Характеристики цього обладнання мають відповідати вимогам міжнародних авіакомпаній для додання Аеропорту в свою мережу маршрутів. В такому випадку Аеропорт може розраховувати на зростання кількості злітно-посадкових операцій, як показано в табл. 5. При цьому в 2030 році передбачається збільшення рівня завантаженості рейсів та залученням авіакомпаніями повітряних суден з більшою ємністю, що дозволить збільшити пасажиропотік при тій же кількості рейсів, як у 2029 році.

Відповідно до чинного сертифікату, аеродром Вінницького аеропорту може обслуговувати повітряні судна А320/В737-800 лише з обмеженнями.

Серед елементів інфраструктури, які потребують удосконалення це: заміна застарілого обладнання аеродрому, заміна зовнішньої огорожі на таку, що відповідатиме вимогам ІКАО та облаштування патрульної дороги.

Пасажирський термінал. Пасажирський термінал має пропускну спроможність 150-180 пасажирів на годину, але може одночасно обслуговувати лише міжнародний або внутрішній рейс. Також термінал не має обладнаної бізнес зали або VIP зали. При цьому термінал не обладнаний сучасними інженерними системами і використання наявних площ існуючої будівлі терміналу не перевищує 50%, а відповідно є можливість підвищення пропускної спроможності терміналу та встановлення необхідного обладнання та систем без будівництва додаткових площ.

Таблиця 5.

**Прогноз злітно-посадкових операцій через аеропорт "Вінниця"
на 2022-2030 роки (одиниць)**

Роки	Розвиток сценарію		
	оптимістичний	песимістичний	середній
2022	4544	1856	3200
2023	5586	2093	3839
2024	7148	2488	4818
2025	8168	2846	5507
2026	10028	3334	6681
2027	11128	3614	7371
2028	12116	3980	8048
2029	12824	4088	8456
2030	12824	4088	8456

Джерело: Авіаплан

Типові вимоги міжнародних авіакомпаній. Для позитивного рішення щодо запуску регулярних авіасполучень аеропорт повинен відповідати певним базовим вимогам до технічного стану і обладнання. Без задоволення цих типових базових вимог – авіакомпанії не починають комерційні перемовини щодо умов польотів в Аеропорт.

Відповідність пропускну́ї спроможності Аеропорту прогнозу авіап перевезень. Згідно з наведеним прогнозом пасажирських перевезень та злітно-посадкових операцій наявна конфігурація пасажирського терміналу зможе забезпечити не пасажиропотік до 120 тис. пас. на рік або 180 пас. на год.

Для ефективного обслуговування щонайменше 250-300 тис. пас. на рік необхідна реконструкція пасажирського терміналу та забезпечення:

- можливості одночасного обслуговування міжнародних та внутрішніх рейсів;
- пропускну́ї спроможності міжнародного сектору терміналу: до 380 пас/год в один кінець, в тому числі бізнес-зала до 20 пас/год (тобто це 2-а літаки A320/B737-800 на год.);
- пропускну́ї спроможності внутрішнього сектору терміналу: до 150 пас/год, в тому числі бізнес-зала до 10 пас/год (орієнтовно це 2 ATR72/Q400 або один B737 на год.).

Попередньо очікується, що Аеропорт матиме можливість домовитись з авіакомпаніями щодо максимального використання часу протягом доби, для уникнення пікових навантажень на Аеропорт – необхідності одночасного обслуговування більше одного ПС на аеродромі, та більше двох міжнародних та двох внутрішніх рейсів в пасажирському терміналі до досягнення пасажиропотоку 300-400 тис. пас. на рік.

Після цього буде актуальним будівництво нового пасажирського терміналу та/або добудова та друга реконструкція існуючого терміналу.

Орієнтовно при досягнення 600-700 тис. пас. на рік, також може виникнути необхідність будівництва ділянки магістральної руліжної доріжки (МРД) принаймні за основним курсом посадки, яка з'єднає кінець ЗПС та перон. А після 2030 року і досягнення понад 1,5млн.пас. на рік та понад 12тис. злітно-посадкових операцій (ЗПО) – може бути актуальною добудова другої половини магістральної руліжної доріжки від іншого торця ЗПС. Відповідну можливість необхідно передбачити при плануванні використання земельних ділянок на території аеродрому та подальших етапів проектно-вишукувальних робіт.

Пріоритетні інфраструктурні проекти:

1. Реконструкція аеродрому.
2. Реконструкція пасажирського терміналу.

Елементи проекту реконструкції пасажирського терміналу:

- облаштування технологічно незалежних міжнародного та внутрішнього секторів в терміналі для прильоту та вильоту (із бізнес-залами);
- підвищення пропускної спроможності терміналу до 380 пас/год в міжнародному секторі та 150 пас/год у внутрішньому секторі;
- облаштування VIP-зали на 15 пасажирів;
- облаштування конференц-зали на 25-30 учасників;
- інженерні комунікації в терміналі та зовнішні інженерні мережі.

Оцінка впливу аеропорту на економіку регіону. Макропоказники (критерії) економічного впливу Аеропорту:

- *робочі місця* (персонал), створені завдяки функціонуванню Аеропорту;
- *валовий внутрішній продукт* (ВВП) – внесок у ВВП від роботи Аеропорту.

Категорії економічного впливу Аеропорту за методологію АСІ Europe:

- *прямий вплив* – показники в результаті основної діяльності в/навколо Аеропорту: (сам аеропорт, авіакомпанії, керування повітряним рухом, митниця тощо);
- *опосередкований вплив* – показники в результаті суміжних видів діяльності: бортове харчування, продаж авіаквитків, магазини, юридичні та аудиторські послуги для аеропорту і авіакомпаній тощо;
- *наведений вплив* – показники в результаті економічної діяльності не пов'язаної з Аеропортом: особисті витрати персоналом з перших двох категорій на ресторани, придбання власних автомобілів, нерухомість, побутові послуги тощо;
- *каталізований вплив* (розширені економічні переваги) – показники, що відзначають вплив Аеропорту на інші сектори економіки: торгівля, інвестиції, туристична сфера тощо.

Сценарії розвитку авіаперевезень та розрахунок економічного впливу Аеропорту. Розрахунок економічного впливу Вінницького аеропорту на регіон відповідають трьом прогнозованими сценаріями розвитку авіаперевезень в аеропорту "Вінниця" в 2023 році наведено в табл. 6.:

- *песимістичний сценарій* (проекти реконструкції не реалізуються): 185,0 тис. пас.;

- середній сценарій (проекти реконструкції реалізуються повільно в 2019-2027 роках): 344,0 тис. пас.;
- оптимістичний сценарій (реалізовано обидва проекти реконструкції та запущено ефективну маркетингову кампанію): 502,0 тис. пас.

Таблиця 6.

Економічний вплив аеропорту "Вінниця" у 2023 році (сценарій розвитку)

Категорії економічного впливу	Робочі місця, осіб			Внесок у ВВП					
	вид прогнозу			млн. Євро			млн. грн*		
				вид прогнозу			вид прогнозу		
	песимістичний	середній	оптимістичний	песимістичний	середній	оптимістичний	песимістичний	середній	оптимістичний
Прямий вплив	209	388	566	5,03	9,35	13,63	160,3	298,0	434,4
Опосередкований вплив	251	466	679	4,7	8,73	12,73	149,8	278,2	405,7
Наведений вплив	272	504	736	1,7	3,2	4,7	55,5	102,9	150,1
Каталізований вплив (туризм в регіоні)	645	752	967	6,6	7,8	10,0	211,9	247,2	317,8
ВСЬОГО:	1 377	2 110	2 948	18,1	29,1	41,0	577,4	926,3	1 308,0

Джерела: Авіаплан (розрахунки та аналітика), ACIEurope/InterVISTAS (інструмент), НБУ (курс на 01.02.2019)

За будь-якого сценарію розвитку пасажиропотоку Аеропорту (і навіть песимістичного) Вінницький аеропорт здійснює суттєвий вплив на економіку регіону через створення робочих місць та внеску у ВВП. При цьому в середньому на кожне робоче місце створене безпосередньо в Аеропорту додатково в регіоні створюється ще 6 робочих місць в суміжних та інших галузях.

Каталізований вплив, який переважно асоціюється з туристичною галуззю, з усіх категорій економічного впливу Аеропорту забезпечує створення найбільшої кількості робочих місць. Відповідно розвиток туристичної інфраструктури та підвищення привабливості міста та регіону для в'їзних іноземних потоків має конкретні економічні переваги. Це пояснює політику урядів Туреччини, Ізраїлю, Грузії, Литви та інших країн, які субсидують 10-65 дол. США за кожного привезеного авіатуриста, який за 7-10 днів перебування витрачає на місцеву економіку 500-1000 дол. США. У випадку ж оптимістичного сценарію розвитку пасажиропотоку в середньому від кожного пасажира аеропорту "Вінниця" регіон отримає 82Євро внеску у ВВП. Це також

є аргументом для подальшої активної маркетингової кампанії Аеропорту після реконструкції і, зокрема, відносно гнучкої політики застосування знижок при залучення авіакомпаній, оскільки ці кошти швидко повертаються від іноземних туристів.

Сукупне фінансування необхідне на реалізацію двох пріоритетних інфраструктурних проєктів реконструкції аеродрому та пасажирського терміналу потребує 1,25 млрд. грн. А завдяки цим проєктам регіон вже через 4-5 років зможе досягти 0,5 млн. пас. на рік, що стимулюватиме економічний вплив Вінницького аеропорту на регіон в обсязі понад 1,3 млрд. грн за рік. Таким чином, такі інвестиції в Аеропорт дозволять міст та регіону отримати економічні дивіденди у форматі ВВП та майже 3,0 тис. робочих місць вже у 2023 році.

Зона обслуговування аеропорту "Вінниця" вже генерує багатомільйонні міжнародні туристичні потоки на в'їзд та виїзд, які недостатньо задоволені, оскільки переважно змушені використовувати довготривалі подорожі наземними видами транспорту за вартістю, яка порівнянна з цінами на авіаквитки лоу-кост авіакомпаній, але подорож триватиме всього 1-2 год.

Запропоновані пріоритетні інфраструктурні проєкти реконструкції аеродрому та пасажирського терміналу є надзвичайно актуальними та повністю економічно доцільними для якнайшвидшої реалізації. Зокрема, ці проєкти дозволять ВМР якісно виконати вимоги Указу Президента України №146 від 26.05.2017 відносно забезпечення належних умов для ефективного та в повному обсязі використання громадянами України можливостей та переваг безвізового режиму, і зокрема, сприятиме «розробленню ефективних інструментів стимулювання авіаперевізників до виконання рейсів з аеропортів, що перебувають у комунальній власності, до аеропортів держав - членів Європейського Союзу, у тому числі аеропортів, до яких рейси раніше не здійснювалися».

Список використаних джерел:

1. Статистика КП «Аеропорт Вінниця» <http://airvinnytsia.com/aeroport/statistika/>
2. Міжнародні аеропорти України. <https://www.airinme.com/ua/blog/staycation/menards-aeroporti-ukraine/>
3. Аеропорти України. Оцінка розвитку та пропозиції UIF <https://www.slideshare.net/UIFuture/ss-78262445>
4. Марінцева К.В. Наукові основи та методи забезпечення ефективного функціонування авіатранспортних систем: монографія. Київ: НАУ, 2014. 504 с.
5. Marintseva K., Yun G., Kachur S. Resource allocation improvement in the tasks of airport ground handling operations // *Aviation*. – 2015. – Volume 19, Issue 1. – С.7-13. Режим доступу: <http://www.tandfonline.com/doi/abs/10.3846/16487788.2015.1015291#preview>
6. Марінцева К.В. Вибір інвестиційно привабливого аеропорту в умовах невизначеності. *Международный союз ученых «Наука. Технологии. Производство» Ежемесячный научный журнал*. 2015. № 3 (7). С. 23-26.

Перспективи використання технології блокчейн в аеропортовій діяльності як актуального напрямку розвитку туризму в сучасних умовах

Стаття присвячена дослідженню сутності та особливості технології блокчейн, яка активно впроваджується в сучасному світі та змінює його, формуючи нові цінності. Авторами робиться спроба з'ясувати, як блокчейн може вплинути на туристичну та авіаційну сфери діяльності. Представлений аналіз існуючого актуального практичного досвіду застосування блокчейн технології в галузі авіації та туризму.

Ключові слова: технологія блокчейн, повітряний рух, аеропорт, туризм.

Chornogor N., Zalevsky A. Prospects for the use of blockchain technology in airport activities as an actual direction of tourism development in modern conditions. *The article is devoted to the study of the essence and features of blockchain technology, which is actively implemented in the modern world and changes it, forming new values. The authors are trying to find out how the blockchain can affect the tourism and aviation industries. The analysis of the existing actual practical experience of application of blockchain technologies in the field of aviation and tourism.*

Key words: blockchain technology, air traffic, airport, tourism.

Постановка проблеми. Спалах пандемії Covid-19 привернув на себе увагу та підкреслив цінність здоров'я громадян, а також необхідність безпечних подорожей. Що стосується туристичної галузі, яка постраждала від пандемії, то нинішня глобальна ситуація вимагає трансформації ринку інновацій у функції оновлення туристичних подорожей.

Технологія блокчейн вже знайшла застосування у фінансовому менеджменті, зберіганні та управлінні персональними даними та інформацією через ланцюжок, який взаємопов'язаний у часі як розподілена книга, яка безпечно та постійно записує транзакції між залученими сторонами.

Додатки на основі блокчейну мають потенціал для покращення роботи користувачів у процесі відстеження багажу та вантажів, відстеження здоров'я пасажирів, керування цифровою валютою для покупки авіаквитків, керування ідентифікацією пасажирів, програм лояльності тощо.

Технології блокчейн в авіаційній галузі спрямовують свої бізнес-рішення на найбільш перспективні можливості застосування цієї сучасної інноваційної технології, увага зосереджена на подоланні впливу пандемії Covid-19 на бізнес у туристичній галузі.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Повітряний транспорт включає складний бізнес-процес обміну великою кількістю даних та інформації, в якому авіакомпанія або аеропорт є лише одним із учасників ланцюга постачання пасажирських товарів або послуг, але всі разом об'єднуються, щоб задовольнити очікування пасажирів і забезпечити повний сервіс, який він бачить як один з моменту пошуку авіаквитка в Інтернеті до моменту його прибуття в кінцевий пункт призначення. Великі комерційні аеропорти мають власний центр обробки даних, але для збору та обробки величезної кількості даних про переміщення пасажирів і вантажів потрібно їх зберігання та передачу з використанням стандартів для захисту від кібератак. Саме технологія блокчейн може допомогти аеропортам та їхнім зацікавленим сторонам обробляти обмін інформацією та полегшувати процес перевірки. У довгостроковій перспективі ця технологія також буде доступна для невеликих регіональних аеропортів з меншим пасажиропотоком, але з масштабованими рішеннями, які будуть адаптовані до них.

Метою статті є аналіз перспектив використання технології блокчейн в аеропортовій діяльності як актуального напрямку розвитку туризму в сучасних умовах.

Виклад основного матеріалу. Повітряний рух зв'язує світ особливим чином і, тим самим, сприяє глобальному економічному розвитку. Це дає змогу створювати нові робочі місця, сприяє розвитку міжнародної торгівлі та туризму. За даними Всесвітньої туристичної організації (UNWTO World Tourism Barometer), 58% світових туристів подорожують до місць призначення літаком, що свідчить про те, що повітряний транспорт сприяє найбільшому розвитку міжнародного та внутрішнього туризму. Згідно з даними АТАГ (Air Transport Action Group) за 2019 р., вплив світової авіаційної галузі на економіку, включаючи прямий і непрямий вплив, викликаний і через туризм, досяг 3,5 трлн. доларів США, з яких прямі доходи від туризму становлять 1 трлн. доларів. Понад 87,7 млн. робочих місць у всьому світі належать авіаційній галузі та туристичній індустрії. Безпосередньо в авіаційній діяльності задіяно 11,3 млн. робочих місць, які генерують 961,3 млрд. доларів ВВП за рахунок надання послуг з авіаційних перевезень. У 2019 р. світові авіакомпанії обслужили 4,5 млрд. пасажирів, перевезено 61 млн. т вантажів і, за прогнозами, до 2038 р. авіаперевезення безпосередньо внесуть 1,7 трлн. дол. у світовий ВВП.

Через наслідки пандемії вірусу Covid-19 у 2020 р. світ зіткнувся з серйозною кризою охорони здоров'я та економічною кризою, від якої серйозно постраждав сектор туризму, що також вплинуло на робочі місця в авіатранспорті, ланцюгах поставок і в економіці в цілому. Повне закриття аеропортів і державних кордонів на кілька місяців, введення обмежень на поїздки спричинили втрату 46 млн. робочих місць. Міжнародний туризм зіткнувся з найгіршою кризою з 1950 р., і вплив кризи буде відчуватися в різному ступені залежно від глобального регіону [10, с. 158]. Вплив Covid-19 на участь глобального повітряного руху наведено на рис. 1.

Згідно з даними АТАГ, які історично спостерігалися пропорційно наслідкам попередніх криз (показаних на рис. 2), які мали негативний вплив на повітряний рух, наприклад, знесення вежі-близнюків 11 вересня 2001 р., вірус SARS, який стався в 2003 р., глобальна економічна криза 2008 р., показує нам, що всі попередні кризи призвели до відносно швидкого відновлення, тільки криза Covid-19 може мати трохі довший період відновлення.

Відновлення авіасполучення, безумовно, залежатиме від вжиття урядом захисних заходів у зв'язку з обмеженням пересування пасажирів. Далекі маршрути найбільше постраждали через турботу пасажирів про подорожі далеко від своїх домівок, а міжміські авіаперевезення становлять найбільший відсоток доходу на пасажиро/кілометр. З огляду на зростаючу економічну напругу та невизначеність скорочення повітряного пасажиропотоку в аеропортах для їхнього виживання та подальшого управління необхідно відновити нові раніше встановлені плани, засновані на минулому досвіді, щоб покращити здатність керувати надзвичайними ситуаціями, такими як пандемія Covid-19, що зберігалася в майбутньому, та підвищення стійкості до можливих майбутніх порушень. Потреба та бажання подорожувати не припиняється, а відновлення подорожей та авіасполучення на рівні, досягнутому в 2019 р. через наслідки пандемії та уповільнення відновлення, можна очікувати лише у 2024 р. Після більш тривалого періоду відновлення попиту на поїздки після Covid-19 прогнозується зниження світового авіаперевезення, яке, за оцінками, у 2050 р. буде на 16% нижчим, ніж вважалося раніше до Covid-19 [4].

Найбільший страх для пасажирів – це втрата багажу, особливо для тих, хто подорожує на великі відстані, і для пасажирів, які пересаджують два або більше літаки до кінцевого пункту призначення. Застосування технології блокчейн може значно швидше та ефективніше знаходити втрачений багаж у режимі реального часу за рахунок обміну інформацією між кількома учасниками та зниження витрат для авіакомпаній. Повітряний рух є однією з найбільш чутливих галузей, яка піддається різним непередбачуваним викликам, які заважають нормальному ходу бізнесу, таким як тероризм, урядові постанови, стихійні лиха тощо, що вплинуло на крах багатьох авіакомпаній.

Це одна з проблем для впровадження технологічних інновацій у повітряному транспорті, і блокчейн має можливість надавати набір послуг для мінімізації таких впливів з акцентом на тісніший та кращий співпраці між авіакомпаніями та зацікавленими сторонами за рахунок покращення користувацького досвіду у бронюванні рейсів та квитків, здійсненні компенсації пасажиром, безпечній реалізації винагороди від програми Frequent Flyer, веденні обліку екіпажу та митниці, максимальному завантаженні пропускнуої спроможності чартерних ліній тощо. Цифровізація є вже трансформує подорожі, що не тільки покращує досвід подорожей, але й розробляє більш економічно ефективні оптимізовані рішення для інфраструктури аеропорту, вимагаючи рішень на глобальному рівні, щоб досягти довіри до обміну даними [8].



Рис. 1. Вплив Covid-19 на участь глобального повітряного руху [4, с. 16]



Рис. 2. Світове зростання авіапасажирів після попередніх криз 1914-2020 років [3]

Застосовуючи метод «кабінетного дослідження», кількісного та якісного аналізу та синтезу, ми прийшли до результатів припущення, що застосування технології блокчейн впливає на повітряний рух, що дасть можливість оновлення та розвитку. Внесок цієї статті відображається у презентації застосування технології блокчейн в роботі аеропортів у функції швидшого відновлення повітряного руху від негативних глобальних наслідків пандемії вірусу Covid-19, а також для покращення користувацького досвіду, особливо в моніторингу здоров'я пасажирів. У зв'язку з цим були сформовані наступні гіпотези:

1. технологія блокчейн швидко сприяє відновленню повітряного руху;
2. технологія блокчейн сприяє підвищенню впевненості пасажирів у безпеці повітряного руху та бізнес-процесах в аеропортах.

Технологія блокчейн набула все більшого значення зі зростаючою популярністю та використанням на ринку Bitcoin, який базується на цій технології, а також інших цифрових валют. Блокчейн – це тип бази даних, заснований на математичному алгоритмі для розподілу криптографічної інформації, специфіка якої відображається в незмінності, оскільки дані можуть бути введені в базу даних, але не можуть бути змінені та видалені без консенсусу. Усі зміни збираються і реєструються в серії, які називаються «блоками», і додаються в кінці створеного на даний момент «ланцюжка» блоків, утворюючи базу даних, яка завдяки своїй структурній специфіці та процесу формування отримала назву «блокчейн». Блокчейн забезпечує взаємозв'язок цифрових даних, які не знаходяться в одному місці, але можуть бути загальними на кількох комп'ютерах мережі (менші вузли), з'єднаних у непорушний ланцюг шляхом обміну інформацією та даними, тобто транзакцій, які залишаються записаними через блоки без або з меншою кількістю посередників, що зменшують витрати на передачу. Блоки оновлюються учасниками без центральних повноважень, що дозволяє не використовувати, видаляти або змінювати транзакції, ініційовані машиною або особою. Кожна транзакція проходить перевірку та перевірку за певними правилами децентралізованого консенсусу, які відрізняються від кодування вузла до вузла в головній книзі. Кожен з вузлів ланцюга шифрується шляхом оновлення кожної ініційованої транзакції.

Технологія блокчейн – це платформа, яка фіксує всі транзакції та контролює цифрові активи через мережеву розподілену книгу, яка в основному є загальнодоступною книгою всіх виконаних і спільних транзакцій або цифрових подій, перевірених консенсусом, який дозволяє одноразово вводити інформацію ніколи не видаляти. Це цифрове середовище для управління інформацією та забезпечує переміщення вартості через цифрові канали, що забезпечує безпечну передачу вартості грошей, даних або цифрових активів між організаціями або людьми в електронному вигляді без використання посередників, таких як банки, експедитори, тощо [1].

Рішення для блокчейну включають сертифікати, видалення паперу, відстеження, усувають людські помилки та великі ручні введення, тривалий час обробки даних, мають потенціал для прозорості в ланцюжку поставок,

фінансові транзакції здійснюються тривалим і безпечним способом, а також безпеку та захист даних. Після введення дані не можуть бути змінені заднім числом без попередньої згоди всіх блоків у ланцюжку, і в той же час витрати на передачу транзакцій можуть бути знижені (наприклад, комісія за кредитну картку, обмінний курс, комісія за банківські транзакції).

Існує кілька різних типів блокчейну:

- приватний (характерним для цього типу ланцюга є те, що це ефективна і швидка модель, але існує велика ймовірність злому, оскільки всі ланцюжки контролюються лише одною стороною);
- блокчейн-консорціум (цим ланцюжком керують кілька сторін, які взаємно погоджуються щодо правил підтвердження транзакцій, модель ланцюга ефективна, але немає децентралізації)
- громадська (найбезпечніша модель ланцюга, оскільки вона повністю децентралізована).

Період пандемії Covid-19 вказав на слабкі місця в бізнес-процесах та необхідність більшої співпраці, впровадження стандартизації та інструментів для обміну даними між закладами охорони здоров'я та централізованими суб'єктами, щоб зробити внесок у підключення аеропорту, оскільки великий вузол для пасажирів і авіакомпаній, готелів, туристичних напрямків. Коли технологія успішно налагоджена між централізованими пунктами, ніхто не заборонить здоровому мандрівникові подорожувати. Технологія блокчейн може допомогти відстежувати стан здоров'я пасажирів, тобто результати тестів на статус Covid-19, в той час як особисті записи про здоров'я будуть захищені від неправильного використання, але пасажир зможуть поділитися та передати свою історію тестів та діагностики тим сторонам, яким потрібні дані, щоб мандрівник міг подорожувати.

Найбільша проблема полягає в тому, що існує велика кількість додатків для моніторингу пандемії, але немає взаємозв'язку глобального масштабу між митницею, урядом та установами охорони здоров'я для безпечного обміну даними, що вимагає відкритого інтерфейсу з іншими системами, такими як децентралізовані і саме технологія блокчейн може сприяти з'єднанню всіх учасників таким чином, що забезпечує безпеку та конфіденційність даних. Ця технологія може бути корисною для конкретної програми, оскільки вона полегшує обмін даними, включає використання місця, де записується місцезнаходження, тобто записуються транзакції, а також статус змін, що вимагає великої бази даних, що дозволяє дуже швидко обробляти дані, але також вступ кількох незалежними виконавцями, які мають свій центральний орган [10, с. 160].

«GreenPass» є одним із багатьох додатків для блокчейн, яке надає проблеми та можливості для розробки програми охорони здоров'я на основі QR-коду особистого стану здоров'я, створеного та на основі введення даних про стан здоров'я пасажирів та звіту про здоров'я. оцінка, температура та розташування пасажирів. Застосування технології блокчейн створює можливість для запису клінічних даних у режимі реального часу, що підвищує

надійність обміну даними, моніторингу, запису та аудиту даних. Інтенсивне поширення дезінформації в системі моніторингу даних щодо вірусу Covid-19 через ЗМІ та інші зовнішні джерела призводить до публічної паніки та неадекватної поведінки, а на всіх попередніх платформах відсутні підтвердження достовірності даних. Саме застосування цієї технології дало б можливість оновлювати інформацію, яку розміщують громадські та державні інституції у боротьбі з пандемією. У зв'язку з цим уряд Канади впровадив програму «Civitas», засновану на технології блокчейн, яка допомогла урядовому сектору та місцевим органам влади контролювати, чи покидає людина свій будинок під час карантину, що необхідно для мінімізації поширення цей вірус. У той же час, ця програма дозволяє лікарям відстежувати прогрес або появу нових несприятливих симптомів у осіб, які підлягають моніторингу, а також подавати рецепти на застосування ліків.

Сучасні аеропорти повністю прийняли цифрові зміни, скеровані вже існуючими або інноваційними технологіями, такими як: доповнена реальність, аналітика великих даних, блокчейн, кібербезпека, Інтернет речей, хмарні обчислення, віртуальне моделювання та симуляція, тощо. Ці технології дозволяють аеропортам візуалізувати процедури та дії в режимі реального часу, а також підключати всі зацікавлені сторони, щоб вони могли впровадити зміни, необхідні для цифрової трансформації. Протягом цього періоду аеропорт пройшов чотири етапи оцифрування:

- аналогова модель, де персонал аеропорту виконує більшість операцій процесу вручну, що спричиняє затримки в обробці даних.
- часткова оцифровка технологій аеропорту з великою кількістю доступних послуг, орієнтованих на пасажирів, напр. під час реєстрації та безпеки, отримання інформації про пасажирів, полегшення пошуку виходу до терміналу.
- передбачає широке застосування цифрових технологій, орієнтованих на пасажирів, включаючи електронну комерцію, кіоск самообслуговування, видачу запиту, мобільний сканер посадкових талонів, сканер тіла, цифрові дані самообслуговування та зручності на основі місцезнаходження.
- застосовано нову цифрову трансформацію, де головною метою є задоволення пасажирів, що дозволяє ділитися зібраними даними між зацікавленими сторонами та використовувати їх у реальному часі. Показуючи рух пасажирів на вході та через термінал, а також слідкуючи за чергами, він забезпечує рівномірний розподіл персоналу аеропорту і таким чином зменшує час очікування пасажира на прикордонний та паспортний контроль.

Четвертий етап є синонімом розумного аеропорту – аеропорту майбутнього, і лише ті аеропорти, які хочуть бути більш конкурентоспроможними на ринку, повинні застосовувати процес оцифровки не лише пасажирських та аеропортових операцій, але й управління людськими ресурсами, інфраструктурою та управлінням. усіх адміністративних та господарських

операцій. Згідно з IATA, існує п'ять областей застосування блокчейн в авіаційній промисловості.

Токенізація – являє собою перетворення реальних активів у цифрових близнюків у вигляді криптовалюти. Відноситься до випуску токена безпеки або токена активу (відображення певного активу або корисності). Перевага токенізації полягає в тому, що вона включає нижчі витрати, швидші розрахунки та звірки, а також дає змогу краще керувати ризиками. Кожна транзакція повинна пройти перевірку всіх блоків у ланцюжку, тому перевага токенізації полягає в тому, що вона запобігає подвійному споживанню цифрових активів, таких як ваучер, виданий мандрівникові, не можна витратити більше одного разу, а лише один раз. Потім компенсаційні ваучери, як-от бали з програми часто літають, залишаються на рахунку мандрівника, поки він їх не використає.

Походження – являє собою відстеження джерела походження, статусу зміни та місця походження вартості віртуальної та фізичної власності, яка змінює власника через високу частоту, яка може включати відстеження та відстеження багажу, вантажу та запасних частин пасажирів, крім того, його також можна використовувати для відстеження руху літака, який протягом свого життєвого циклу кілька разів змінює власника. Це незмінний цифровий запис, який може мати велике значення для зацікавлених сторін та інших організацій, які не довіряють один одному в процесі.

Цифрова ідентифікація – технологія блокчейн підходить для керування ідентифікацією пасажирів і екіпажу в літаку та поза ним, захищаючи конфіденційність і покращуючи враження пасажирів. Завдяки цифровій ідентичності всі суб'єкти знають, з ким вони мають бізнес, і можуть керувати ризиками, а незмінність і цілісність є однією з головних рис її зв'язку. Використання мобільних додатків для розпізнавання обличчя дозволяє пасажирам швидко, безпечно та легко ділитися своїми особистими даними, які можуть бути збережені в його телефоні для більш комфортної організації подорожі (наприклад, керування проїзними документами, віза, медичний паспорт) та підтверджені авіакомпаніями, аеропорти та органи влади без зловживання конфіденційністю даних пасажирів. Це дозволяє пасажирам створювати власні цифрові паспорти, отримувати сертифікати та ділитися сертифікатами про тестування та вакцинацію, покращуючи відчуття пасажирів.

Сертифікація – включає процедуру «Підтвердження», за допомогою якої інша сторона перевіряє правильність даних і перевіряє запис (наприклад, штампування), що дозволяє кредитору пізніше підтвердити правильність даних користувача, а також включає додаткові дані, такі як біометрика, токени, статус. Це технологія блокчейн, яка має можливість спростити сертифікацію даних, осіб, обладнання тощо, що дозволяє авіакомпаніям та зацікавленим сторонам підтримувати високий стандарт безпеки та безпеки. Сертифікація повністю підтримувала б цифрову ідентифікацію, напр. з членами екіпажу (пілотами, бортпроводниками), потім персоналом аеропорту, персоналом безпеки, постачальниками послуг з ремонту та капітального ремонту тощо.

Розумні контракти через ланцюг створення вартості подорожей – це цифрові контракти, які захищені від несанкціонованого доступу, оскільки вони залежать від децентралізованого консенсусу шляхом автоматичного виконання [5]. Смарт-контракт може бути ініційований, коли виникають певні обставини, і транзакція може виконуватися одночасно без участі третьої сторони [9]. На авіатранспорті всі суб'єкти, пов'язані з реалізацією подорожей, мають економічне споживання, які мають значно високі витрати під час адміністрування контрактів, дотримання етапу виконання, виставлення рахунків тощо, тоді як смарт-контракти можуть значно знизити витрати свого бізнесу. Застосовуючи розумні контракти, людські помилки будуть зведені до мінімуму, а процедури та адміністрування будуть спрощені. Їх перевага полягає в тому, що їх можна запрограмувати на незалежну роботу, оскільки вони живляться від нейтрального джерела даних, а також від попередньо визначених умов.

В аеропортах застосування технології блокчейн включає програми, орієнтовані на клієнта, такі як: обробка багажу, безпека, продаж квитків та операційна діяльність, така як відстеження вантажів, хронологія та відстеження походження даних, а також дотримання правових норм. В аеропортах є можливість запровадити численні програми. Блокчейн може дозволити користувачам визначити точку, де змінилися дані, визначити, як і хто змінив їх у разі несанкціонованого або зламаного доступу.

Ця технологія дає змогу просувати та відстежувати товари та подорожі в режимі реального часу за допомогою управління ланцюгом постачання (SCM). Він покращує кібербезпеку та захист операційного менеджменту (OM), позитивно впливає на зниження витрат і забезпечує більшу безпеку, а також є особливо ефективним у запобіганні шахрайству. Незважаючи на те, що впровадження технології блокчейн дає величезну кількість переваг, головним чином у покращенні операційного управління, вона все ще не гарантує досягнення провідних показників ефективності, результативності, а також стійкості. Внесок у стале управління ланцюгом постачання (SSCM) все ще невеликий [6].

Блокчейн екологічно чистий, оскільки не застосовується друк бланків і документів, що є суттєвим питанням в авіаційному русі та екологічній відповідальності. Таким чином, відстеження пасажирів ефективно забезпечується без шкоди для конфіденційності або конфіденційності даних, враховуючи, що пасажирів неохоче розголошують свої персональні дані через невизначеність щодо того, хто може мати доступ до даних або можливе зловживання. Застосування цієї технології дає користувачам повний контроль над своїми даними, які є зашифрованными, з мітками часу та незмінними, що запобігає доступ сторонніх осіб, сприяє прозорості використання та повністю усуває розбіжності. Аеропорти, авіакомпанії та треті сторони повинні обмінюватися інформацією в режимі реального часу без перерв і безпеки, і блокчейн може бути додатком, який дозволяє це робити. Це може допомогти підвищити точність та своєчасність інформації, що може позитивно вплинути на задоволеність клієнтів.

Незалежно від виду транспорту, яким користується сьогодні пасажир, тобто чи це літак, корабель чи потяг, для здійснення подорожі потрібні дії та

методи під час відстеження майна, вантажів та людей, а для перевірки даних необхідно підтримувати їх та поважати нормативно-правові акти щодо транспортування, претензій щодо відповідальності та розслідування нещасних випадків, управління гарантією тощо, щоб підвищити задоволеність пасажирів під час обслуговування, а також під час обробки багажу.

Німецька авіакомпанія «Hahn Air» першою запустила онлайн-сервіс продажу авіаквитків на базі блокчейн, щоб мінімізувати рух шахрайства у вигляді видачі підrobних авіаквитків. Також із всіх прикладів впровадження блокчейн стала однією сингапурською авіакомпанією «Kris Flyer» шляхом автоматизації послуг MRO (Технічне обслуговування, ремонт та капітальний ремонт), безпечного впровадження програми лояльності та надійного відстеження, але навіть зараз є на ранніх етапах розширення та впровадження.

У сучасному специфічному бізнес-середовищі, яке постраждало від пандемії вірусу Covid-19, подорож має бути безпечною та спокійною, що стало можливим завдяки використанню біометричних даних, що забезпечує безперебійне та надійне переміщення пасажирів в аеропорту, але створює закон. проблема виконання. Блокчейн-додатки можуть сприяти вирішенню проблеми за допомогою верифікації, яка відповідає перевірці особи пасажирів за допомогою нової технології.

У дослідженні, проведеному в аеропорту Копенгагена щодо застосування блокчейну, брали участь, крім аеропорту, ряд авіакомпаній та органів влади. Дослідження виявило чотири проблеми, які виникають між зацікавленими сторонами: різні бізнес-цілі, процес управління системою, послуги та дані. Аналіз підтвердив, що між аеропортом та авіакомпаніями є спільні інтереси, лише влада мала свою нефінансову мету. Було виявлено, що існує обмежена довіра між учасниками обміну даними, але прийняття технології на основі блокчейна може вирішити цю проблему. Було підтверджено, що необхідні стандарти, які дозволять легше налагоджувати зв'язки між акторами, які працюють у різних міжнародних місцях, інакше відсутність цих стандартів обмежить подальший прогрес технології блокчейн [10, с. 165]. Наявність додаткових даних дозволить зацікавленим сторонам вести свої бізнес-операції більш ефективно і таким чином підвищити рівень задоволеності пасажирів, що сприяє створенню інших нових можливостей.

Висновки. Цифрова інформація про пасажирів у формі сповіщень та попереджень вимагає дуже швидкої обробки даних та розрахунків за транзакціями, і є надзвичайно важливою для авіакомпаній та їхніх пасажирів. У зв'язку з наслідками пандемії вірусу Covid-19 авіатранспортні компанії повинні будуть узгоджувати свою діяльність із державними заходами охорони здоров'я кожної країни окремо, щоб перезапустити сектор міжнародного повітряного транспорту. Здоров'я, безпека та безпека пасажирів є надзвичайно важливими, і саме можливості та виклики застосування технології блокчейн більшою мірою сприятимуть оновленню авіаційного руху та туризму. Досвід пасажирів під час перебування в аеропорту, а також під час поїздки на літаку має бути безпечним і без серйозних фізичних контактів, тому необхідно прискорити застосування

штучного інтелекту. Наслідки пандемії Covid-19 вплинули на впровадження нових стратегій адаптації та відновлення роботи аеропортів та їх захищених сторін у постпандемічний період, що призведе до адаптації до можливих майбутніх криз. Адаптація до нових потреб безпеки подорожей має сприяти впровадженню нових інноваційних технологій, що вимагає обміну даними та інформацією на національному та міжнародному рівнях, щоб аеропорти розвивалися, а пасажир був задоволений послугою.

Список використаних джерел:

1. Туристический барометр (UNWTO World Tourism Barometer), 2019: URL: <https://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:0hagG1AP428J:https://tourlib.net/wto.htm+&cd=1&hl=ru&ct=clnk&gl=ua> (дата звернення 20.01.2022).
2. Кобяк М.В., Ильина Е.Л. и др. Исследование технологии блокчейн и практики её применения в индустрии туризма: URL: <http://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:QuMpCvOOYn8J:www.e-rej.ru/Articles/2018/Kobyak.pdf+&cd=7&hl=ru&ct=clnk&gl=ua>.
3. Air Transport Action Group – ATAG, Facts & Figures: URL: <https://www.atag.org/facts-figures.html>, accessed (дата звернення 22.02.2022).
4. ATAG – Aviation Benefits Beyond Borders, full report September 2020., available at: URL: <https://aviationbenefits.org/downloads/aviation-benefits-beyond-borders-2020/>, accessed (дата звернення 11.02.2022).
5. Cong, L. W., & He, Z. (2019). Blockchain disruption and smart contracts. *The Review of Financial Studies*, 32(5), pp.1754-1797.
6. Di Vaio, A., & Varriale, L. (2019). Blockchain technology in supply chain management for sustainable performance: Evidence from the airport industry. *International Journal of Information Management*, 102014: URL: <https://doi.org/10.1016/j.ijinfomgt> (дата звернення 23.02.22).
7. Halpern, N., Mwesiumo, D., Suau-Sanchez, P., Budd, T., & Bråthen, S. (2021). Ready for digital transformation? The effect of organisational readiness, innovation, airport size and ownership on digital change at airports. *Journal of Air Transport Management*, 90, 101949: URL: <https://aviationbenefits.org/economic-growth/adding-value-to-the-economy/>, accessed (дата звернення 21.01.2022).
8. Le Bris G., Nguyen L.G., Tagoe B. (2020) *The Future of Airports A Vision of 2040 and 2070*, White Paper ENAC Alumni – Airport Think Tank, (p. 21-22), available at: URL: https://www.alumni.enac.fr/global/gene/link.php?doc_id=653&fg=1, accessed (дата звернення 13.01.2022).
9. Nzuva, S. *Smart Contracts Implementation, Applications, Benefits, and Limitations*. School of Computing and Information Technology, Jomo Kenyatta University of Agriculture and Technology, Nairobi, Kenya. 2019
10. Stojanović M., Radović N., Njeguš A. Opportunities and challenges of applying blockchain technology at airports. *Conference V Proceedings «Economics and Management» EMAN 2021*. P. 157-166.
11. White paper, IATA, October 2018, available at: URL: <https://www.iata.org/en/publications/blockchain/>, accessed (дата звернення 22.01.2022).

Наслідки впливу пандемії Covid-19 на сферу туризму та галузь авіаперевезень і шляхи адаптації до нових реалій

В статті проведено аналіз впливу пандемії Covid-2019 на стан і розвиток сфери туризму. Був проаналізований вплив пандемії Covid-2019 на стан і розвиток сфери туризму - турпотоків, надходження від міжнародного туризму. Виявлені основні підходи до обмежувальних заходів. Представлені можливі прогнози розвитку сфери туризму після пандемії Covid-2019. Проаналізовано результати діяльності українських авіакомпаній у 2019-2021 роках, визначено чого перевізники очікують у 2022-2024 роках, коли галузь повністю відновиться і перспективні питання які сьогодні ставлять усі авіакомпанії світу. Проаналізовані державні заходи по підтримці економіки в цілому і зокрема сфери туризму.

***Ключові слова:** сфера туризму, міжнародний туризм, авіаперевезення, кризова економіка, стратегія розвитку авіації України.*

Khudaverdiyeva V. Consequences of the impact of the Covid-19 pandemic on tourism and air transport and ways to adapt to new realities. *The article analyzes the impact of the Covid-2019 pandemic on the state and development of tourism. The impact of the Covid-2019 pandemic on the state and development of tourism - tourism flows, revenues from international tourism - was analyzed. The main approaches to restrictive measures are identified. Possible forecasts for the development of tourism after the Covid-2019 pandemic are presented. The results of Ukrainian airlines in 2019-2021 are analyzed, what carriers expect in 2022-2024, when the industry will fully recover, and promising assumptions of aviation experts who will "live" before, these are topical questions that are asked by all airlines today. The state measures to support the economy in general and tourism in particular are analyzed.*

***Key words:** sphere of tourism, international tourism, air transportation, crisis economy, aviation development strategy of Ukraine.*

Постановка проблеми та її зв'язок із важливими науковими чи практичними завданнями. Сфера туризму стикається з безпрецедентною проблемою коронавірусної хвороби 2019 року (Covid-19), спричиненої важким гострим респіраторним синдромом коронавіруса (SARS-CoV-2). Туризм – комплексний феномен, що включає безліч галузей, спрямованих на обслуговування і підтримку вітчизняних, іноземних, ділових туристів і просто відпочиваючих (забезпечення всіма видами транспорту, житлом, їжею, сувенірною продукцією, доступом до визначних пам'яток і музеїв) [1].

Авіація давно лежить в основі економічного успіху багатьох країн світу, з перших днів польоти допомагали налагоджувати міжнародні торгові зв'язки та створювати життєво важливі внутрішні зв'язки, які "зшивають" країну. В

авіації, як і в інших галузях, які знаходяться не в фокусі топ-чиновників, за роки накопичилося багато проблем. Коронавірусна пандемія зі всією переконливістю продемонструвала, наскільки вразливою і незахищеною від нових погроз і викликів опинилася світова цивілізація. Не можна виключити виникнення і нових епідемій. COVID-19 став ще одним нагадуванням, що світова спільнота покликана вирішувати породжені їм же самим глобальні проблеми. Коронавірусна криза спричинила найбільшу хвилю звільнень в структурах, пов'язаних з туристичною галуззю. Із значною долею упевненості можна припустити, що після подолання міжнародним співтовариством наслідків пандемії світ дійде усвідомлення необхідності пошуку рішень, сприяючих мінімізації економічних і фінансових ризиків в разі повторення подібних катастроф, зокрема в туристичній індустрії.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. На початку пандемії коронавірусу майже всі світові галузеві організації та перевізники прогнозували, що після зняття карантинних обмежень авіація швидко відновиться. Згодом стало зрозуміло, що вони помилилися. За результатами аналізу Міжнародної асоціації повітряного транспорту (IATA), загальна втрата доходу світової авіагалузі у 2020 році становила близько 400 млрд. дол. Більшість аналітиків звертають увагу на втрати авіакомпаній, однак страждають не тільки вони. Йдеться і про виробників повітряних суден, технічні компанії, аеропорти, операторів аеронавігації [2].

Мета дослідження. Мета науково-дослідної роботи – провести комплексний аналіз сучасного стану туристичної галузі і визначення заходів підтримки сфери туризму в сучасних умовах в контексті світового і вітчизняного досвіду.

Методи та організація дослідження. Дослідження проводилося за допомогою таких методів наукового пізнання як метод порівняння, індукції і дедукції, методи актуалізації, системного аналізу, класифікації, абстрагування і конкретизації.

Виклад основного матеріалу дослідження. Завдяки своїй кризній економічній природі і глибокому соціальному сліду, туризм має унікальні можливості, щоб допомогти постраждалому суспільству повернутися до зростання і стабільності. Впродовж багатьох років цей сектор незмінно доводив свою стійкість і здатність не тільки розвиватися як сектор економіки, але і сприяти до соціального і економічного відновлення інших галузей. Але це великою мірою залежить від розвиненості соціальних інститутів у сфері туризму і державної політики у напрямі створення умов для стійкого розвитку туризму. Це робить туризм одним з найбільших в світі секторів економіки, який створює робочі місця, стимулює експорт і покращує життя мільйонів людей. Ще в 2019 році у сфері туризму було створено 10,3% світового ВВП, що забезпечило 330 мільйонів робочих місць, або 10% від загальної зайнятості. На сектор туризму припадало 6,5% від загального об'єму світового експорту і 27,2% від загального об'єму світового експорту послуг [1].

Враховуючи еволюціонуючий характер ситуації, пов'язаної з

розповсюдженням COVID-19, її повна дія на світовий туризм ще дуже рано оцінювати. Проте проміжна статистика достатньо показова. Так, пасажирський авіатрафік на квітень 2020 р. впав до мінімальних значень: замість стандартних 780 тис. авіарейсів в тиждень виконувалося 280 тис. [3]. У Європі виконується всього близько 10% рейсів. У багатьох авіакомпаній повністю зупинено сполучення (наприклад, Emirates, Fly Dubai, Norwegian). Багато авіакомпаній можуть припинити своє існування, оскільки у переважній більшості немає подушки ліквідності або вона незначна [4]. Ряд досліджень демонструють, що більшість авіакомпаній вже в стані технічного банкрутства або, принаймні, вийшли за межі своїх кредитних зобов'язань (перестали обслуговувати свої борги). Відсоток можливих банкрутств досягає 50% [5].

Аналіз виявив 4 основних типу обмежувальних заходів, а саме: повне або часткове закриття кордонів для туристів, обмеження на поїздки по конкретному місцю призначення, повне або часткове припинення рейсів і різні заходи, включаючи вимоги до карантину або самоізоляції, медичні довідки, визнання недійсними або припинення видачі віз. У багатьох випадках пункти призначення вже скоректували свої обмежувальні заходи у міру розвитку ситуації. Ситуація складна. Протягом декількох місяців формування глобальної туристичної системи перейшло від масового туризму до його відсутності. Тоді як деякі фахівці дають апокаліптичні прогнози, інші нереально оптимістичні і перспективи вже виявилися помилковими, спільне переконання полягає в тому, що туризм відновиться, як це було з попередніми кризами. Проте є багато свідчень того, що Covid-2019 буде іншим і це є неминучим перетворенням сектора туризму в неефективну галузь.

Кількість перельотів бюджетної української авіакомпанії Sky UP у карантинному році впала майже на третину. У 2020 році перевізник виконав 8 745 рейсів, у 2019 році – 12 198 рейсів. Падіння становило 28%. Це при тому, що у 2019 році компанія мала п'ять літаків, а у 2020 році – одинадцять. Тобто можливості для перевезень зросли більш ніж удвічі. Зменшення виконаних рейсів позначилося на кількості перевезених компанією пасажирів: 1,3 млн. проти 1,7 млн. у 2019 році. «На 2020 рік ми планували щонайменше подвоїти пасажиропотік. У результаті ми не виконали заплановане навіть на половину», – повідомив ЕП CEO Sky Up Д. Сероухов. Як це вплинуло на фінансові результати перевізника, у компанії не кажуть. «Ми не готові озвучити фінансові показники. Завершили 2020 рік з обсягами, дуже далекими від тих, на які розраховували в рамках стратегії надзвичайно динамічного розвитку компанії. Наша діяльність, як і більшості пасажирських авіакомпаній, заблокована», – додав Сероухов. Порівняно з найбільшим авіаперевізником країни Sky UP відбулася легким переляком [6].

У 2020 р. порівняно з попереднім кількості пасажирів, перевезених компанією Міжнародні авіалінії України (МАУ), упала більш ніж у 4 рази – з 8 млн до 1,8 млн. Авіаційний парк компанії налічує 35 літаків. На 72% знизилася кількість перельотів. За рік МАУ здійснила близько 17 тис регулярних та код-шерингових рейсів. Правда, ця цифра не враховує чартерні рейси, число яких,

як запевняють у компанії, залишилося на докарантинному рівні. «МАУ перебуває на етапі підбиття фінансових підсумків 2020 р., звіту перед акціонерами та лізингодавцями щодо виконання бюджету та бізнес-плану компанії. На даний момент можна оперувати тільки цифрою, яка раніше була озвучена як плановий фінансовий збиток, – 60 млн дол.», – заявив президент компанії Є. Дихне [6].

На українському ринку працюють два потужні європейські лоукостери – **Ryanair** та **Wizz Air**. Враховуючи масштаби цих компаній (флот становить 273 та 120 літаків відповідно), наслідки пандемії для них були більшими. У травні Ryanair оголосив про плани скоротити близько 3 тис. працівників (у 2017 році в компанії працювало 12 438 осіб) та закрити частину авіаційних баз по всій Європі до «відновлення трафіку» [7]. «Звичайно, ми зазнаємо втрат, але менших, ніж традиційні перевізники. У кінці березня ми мали відмінну ліквідність на рівні 1,5 млрд. євро, що є одним з найкращих показників серед авіаперевізників. Крім того, ми отримали підтвердження пільгового кредиту від Банку Англії на 300 млн. фунтів стерлінгів. Щоб продовжити працювати, нам, на відміну від великої кількості компаній, не потрібна жодна підтримка з боку уряду», – так у травні стверджував головний комерційний директор Wizz Air Джордж Міхалопулос [8].

Обмеження щодо подорожей призвели до скорочення бронювань, через що лоукостери змушені були переглянути зимовий розклад польотів. У жовтні Ryanair повідомив, що в листопаді-березні виконуватиме лише 40% рейсів порівняно з аналогічним періодом 2019-2020 років. Компанії зупинили регулярні перельоти з України до кінця березня [9]. Wizz Air скасував сім напрямків. З початку лютого він планував відновити рейси з Києва до Риги, Зальцбурга та Абу-Дабі [10]. Ryanair продовжує літати з Києва лише за трьома маршрутами з тридцяти: Відень, Берлін і Валенсія. З лютого відновлюються рейси до Кракова, Познані, Мадрида, Лондона та Манчестера [11].

На початку лютого агентство Reuters повідомило, що Ryanair оцінює втрати від фінансового року, який завершується 31 березня, 850-950 млн. євро [12]. Це вп'ятеро більше за збитки часів кризи 2008-2009 років. Скорочення авіаперельотів позначилося на кількості обслуговувань пасажирів на землі. За 2020 рік, включаючи потужні докарантинні січень та лютий, найбільший аеропорт країни обслужив 5,16 млн. пасажирів, що на 66% менше, ніж у 2019 році. При цьому в «Борисполі» майже повністю зник трансферний пасажиропотік, він становив лише 14% від показника 2019 року. У 2020 році було виконано 47 тис рейсів або 42% від показника 2019 року. Регулярними рейсами було перевезено 3,1 млн. пасажирів (-73%), нерегулярними – 1,98 млн (-46%) [6].

На фоні зменшення кількості пасажирських рейсів «Бориспіль» зафіксував збільшення кількості вантажних. За 2020 рік аеропорт обслужив 1 653 вантажні рейси проти 1 095 рейсів у 2019 році. «Хоча карантин майже не поширювався на вантажі та пошту, переважна їх частина мала б доставлятися звичайними пасажирськими рейсами, а їх здебільшого не було. Отже, падіння

обсягів перевезень вантажів та пошти у 2020 році становило 18%», – повідомили представники аеропорту. Фінансові результати «Борисполя» не розкриваються. У перші місяці введення карантину його представники заявляли, що у 2020 році аеропорт отримає збитки, оцінити масштаб яких планувалося після відновлення польотів. Власником «Борисполя» є держава, керує підприємством Міністерство інфраструктури [6].

У Sky Up розраховують на поступове відкриття кордонів із середини року, тому на літо готують масштабну програму. «Як і раніше, у категорії міжнародних перельотів активно розвиваємо європейські напрямки. Завдяки пандемії дещо оновили загальну концепцію. Головна ідея полягає в тому, щоб пасажирам було зручніше планувати подорож не в одне нове місто обраної країни», – повідомив Сероухов. Компанія запланувала регулярні авіарейси за 20 напрямками: Франція, Італія, Греція, Чехія, Грузія, Іспанія, Болгарія, Кіпр, Вірменія, Албанія, Туреччина, Ізраїль, Португалія, Словаччина, Польща, Німеччина, Данія, Йорданія, Швеція, Сербія і Нідерланди. «За цими напрямками поступово готуємося відкривати понад 60 маршрутів з Києва та регіонів», – наголосив Сероухов [6].

МАУ теж планує влітку поступово відновлювати мережу маршрутів. Зокрема, готується запуснути рейси за 43 міжнародними та сімома внутрішніми маршрутами [13]. Дихне відзначає, що світові тренди авіагалузі не повною мірою реалізуються в Україні, оскільки українці перебувають майже в повній туристичній ізоляції не тільки від європейського співтовариства, а й від східних країн. «МАУ має транзитну модель оперування з хабом у «Борисполі», тому ми меншою мірою залежимо від цих обмежень. Близько 50% наших пасажирів – іноземці. Велика частина з них не потрапляє на територію України, користуючись трансферною зоною аеропорту для пересадки. Водночас, пасажирів point to point на регулярних рейсах з вильотом з України будуть відновлюватися вкрай повільно», – наголосив Дихне [14].

Представники аеропорту «Бориспіль» з ним солідарні. За їхніми словами, попри масштабну державну підтримку, надану багатьма країнами їх авіакомпаніям та аеропортам, відновлення до показників 2019 року триватиме до 2024 року. «Наші розрахунки дають змогу сподіватися, що пасажиропотік за 2021 рік вийде на 40-50% від показника 2019 року. Але залежно від розвитку ситуації наш прогноз може потребувати перегляду», – повідомили в найбільшому аеропорті України. Сероухов переконаний, що на відновлення доєпідемічних показників авіаперевезень та пасажиропотоку знадобиться щонайменше кілька років, а оприлюднювати жорсткі цифри неефективно, бо ситуація динамічно змінюється. «Для відновлення ринку важливо, щоб усі гравці об'єднали зусилля і намагалися вибудувувати своє майбутнє в спільній парадигмі. На мій погляд, вона така: подорожі більше ніколи не будуть такими, як колись», – наголосив він [6].

Україна не планує припиняти повітряний рух і працює над запобіганням ризикам для авіаперевізників. Як повідомили в Міністерстві інфраструктури України в неділю, інформація про закриття повітряного простору України не

відповідає дійсності. Закриття авіапростору є суверенним правом України, і відповідне рішення не ухвалювалося. 13 лютого 2022 р. в Мінінфраструктури відбулася робоча нарада за участю керівництва Офісу президента України, Державної авіаційної служби України, ДП «Укראерорух», ДП МА «Бориспіль» та українських авіакомпаній щодо ситуації на ринку авіаперевезень. «За результатами наради було напрацьовано рішення для запобігання подальшому загостренню ситуації», - наголосили в Міністерстві [15].

За даними відомства, більшість авіакомпаній продовжують операційну діяльність без обмежень. «У деяких перевізників виникають труднощі, пов'язані з коливаннями на ринках страхування. Зі свого боку, держава готова підтримати авіаперевізників і планує надати додаткові фінансові гарантії для підтримки авіаринку», – наголосили в Мінінфраструктурі. Також у міністерстві повідомили, що Україна проводить консультації з міжнародними партнерами та готує відповідні рішення уряду. «Ринки страхових послуг, так само як і ринки капіталу, вразливі до інформаційного поля. Очікуємо, що вже найближчим часом ситуація стабілізується. Для цього уряд, Офіс президента і наші міжнародні партнери розробляють спільні рішення. У разі необхідності держава забезпечить повернення всіх громадян України з-за кордону», - прокоментував міністр інфраструктури України О. Кубраков [15].

Пізніше заступник голови Офісу президента К. Тимошенко підтвердив, що небо над Україною залишається відкритим, і влада не ухвалювала жодних рішень щодо закриття повітряного простору. EASA (Європейське агентство авіаційної безпеки) також не давало рекомендацій обмежити польоти в повітряному просторі України, повідомив він у Facebook. «Більшість авіакомпаній продовжують діяльність без обмежень. Що ж відбувається? Деякі авіакомпанії відчувають труднощі через ринки страхування. Щоб пасажирів не зазнали пов'язаних з цим незручностей, сьогодні разом з міністром інфраструктури провели зустріч з керівництвом Державіаслужби, Укראероруху, аеропорту Бориспіль і українських авіакомпаній», - написав заступник голови офісу президента К. Тимошенко [16]. За словами Тимошенка, Україна готова підтримати авіаперевізників і найближчим часом будуть ініційовані необхідні урядові рішення.

Довгострокове стратегічне планування має вирішальне значення для сталого та економічно-доцільного розвитку авіаційного транспорту. Саме тому галузі потрібен довгостроковий план сталого зростання авіації, який забезпечить прогнозований розвиток авіації до 2030 року. Це має бути відправна точка для національної стратегії розвитку авіації, яка включатиме чіткий план і набір ключових пріоритетів. Стратегія має стати основою для всіх програмних документів галузі, які дозволяють ефективно використовувати хабовий потенціал і вигідне географічне розташування на мапі світу [17].

Забезпечить економічне зростання всіх регіонів країни та створення високооплачуваних робочих місць в галузі. Ринку давно очікує такий документ, що визначає стратегічні цілі розвитку української авіації. Документ, який розставить пріоритети будівництва і розбудови інфраструктури аеропортів,

стимулює розвиток внутрішніх авіаперевезень, створення національних перевізників та захист національних інтересів. По – перше, це скасування ПДВ на внутрішні авіаперевезення – крок, якого вже чекають без винятку всі українські авіакомпанії. Це дозволить знизити податкове навантаження на українців, які обирають внутрішній туризм замість відпочинку за кордоном. Адже цей податок нараховується на вартість квитків на внутрішніх перельотах, в той же час, перельоти за кордон не обкладаються ПДВ. У цьому рішенні буде вирішальним, яким саме чином буде застосовуватися механізм скасування ПДВ. Авіакомпанії отримують велику кількість послуг у зовнішніх постачальників (компанії з наземного обслуговування, технічне обслуговування, заправка авіаційним паливом, аеропортові та аеронавігаційні збори, тощо), які надають послуги на території України, тому на них також нараховується ПДВ. Реальний прямий ефект зниження вартості квитків в середині країни до 20% і економічне пожвавлення повітряних гаваней в регіонах можна досягти за умови, що практично весь ланцюжок забезпечення собівартості квитка покриватиме механізм скасування ПДВ [17].

Масштабна реконструкція та будівництво авіаційної інфраструктури національного значення потребує виділення понад 40 млрд. грн. з різних джерел, тільки на наступні три роки. Зокрема, 3,3 млрд. грн. вже заплановано спрямувати з державного бюджету в 2021 році на фінансування інфраструктури авіаційного транспорту. Для успішного розвитку української авіації потрібно мислити масштабними проектами та рухатися швидше наших сусідів, аеропорти-конкуренти на східноєвропейських ринках не сплять, тому ми маємо бути готові запропонувати конкурентний авіаційний продукт з перших днів відновлення галузі. Важливо завершити реконструкцію аеродромних комплексів в аеропортах Вінниці, Херсону, Дніпра, завершення будівництва в Одесі, та будівництва першого з часів незалежності нового аеропорту в Закарпатському регіоні [18].

Створення цільового Національного фонду розвитку інфраструктури авіаційного транспорту, за аналогією із дорожнім, є важливим кроком для досягнення багатьох цілей. Серед них - реконструкція діючої інфраструктури та будівництво великих державотворчих проєктів, що принесуть користь усім регіонам країни, покращать якість життя українців та з'єднають її швидкісним і безпечним повітряним сполученням. Тому подібні фонди працюють в більшості розвинених країн світу. Ефект від таких вкладень в дорожній галузі склав додаткове зростання близько 1,5% ВВП на рік, залізничники оцінюють можливий ефект від схожої програми на залізничному транспорті на рівні зростання ВВП на 2,5-3,5% [18].

Аеропорти є життєво важливими центрами для місцевої економіки, забезпечуючи зв'язок, зайнятість та є магнітами для місцевих транспортних схем. Якщо говорити про Україну, за оцінками експертів, на кожну 1 гривню валової доданої вартості, безпосередньо створеної сектором повітряного транспорту, забезпечується близько 3,60 гривень економічної активності в інших галузях національної економіки.

Для країн, що розвиваються, річні економічні показники повернення інвестицій в окремих проєктах авіаційної інфраструктури взагалі можуть становити від 16% до 28%. Фінансовою основою для створення такого фонду можуть бути: кошти залучені від акцизу на авіапаливо та ПДВ на внутрішні рейси (до його відміни), перерахування частки відрахувань із спеціалізованого фонду фінансування загальнодержавних витрат на авіаційну діяльність, участь України у міжнародних авіаційних організаціях (20-35%), дивіденди державних аеропортів та провайдера аеронавігаційного обслуговування. Крім того, додатковим джерелом спільного фінансування таких проєктів можуть слугувати кошти залучені під державні гарантії (позики державних банків "Укресімбанк", "Ощадбанк" і "Укргазбанк"); інфраструктурні облігації (облігації внутрішньої державної позики), МФО, місцеві субвенції та залучення інституційних інвесторів [17,18].

Проєвропейський вектор розвитку України є незамінним, тому важливо завершити процедури підписання Угоди про спільний авіаційний простір між Україною, ЄС і його державами-членами в найкоротші можливі строки. Важливо продовжувати імплементувати в законодавство України норми ЄС з питань діяльності та розвитку цивільної авіації. Не менш важливо забезпечити інтеграцію України до Спільного авіаційного простору з ЄС, технічної інтеграції до Євроконтролю, процедури регулювання діяльності аеропортів, інструменти державної підтримки в авіаційній галузі, правила доступу до ринку наземного обслуговування тощо [17].

З іншої сторони, для успішного розвитку українських авіаперевізників та реалізації хабового потенціалу країни, необхідно активізувати комплексну лібералізацію авіаперевезень (режим "відкритого неба" або повна лібералізація діє лише із 25 країнами). А зробити це можна через зняття на паритетних засадах обмежень щодо кількості призначених авіаперевізників, пунктів та частот під час виконання польотів між Україною та країнами Південної та Північної Америки, Азії, Африки та Близького Сходу.

В умовах, коли авіакомпанії та аеропорти були ослаблені та фінансово виснажені безпрецедентним падінням показників операційної діяльності в 2020 році, український авіаційний сектор був вимушений самостійно шукати внутрішні резерви та залучати кредитні кошти для виживання. У той же час влада більшості країн світу підтримувала або субсидувала свої національні сектори повітряного транспорту. Кроки підтримки відрізняються від країни до країни, але, як правило, включають заходи, які передбачають операції у формі державних позик, державні гарантії комерційних позик (або покриття відсотків від суми позики), прями гранти скасування зборів, відстрочка податків та схеми канікул щодо нарахування на заробітну плату, конвертовані облігації та гарантії, прями вливання до статутного капіталу та інші форми прямої докапіталізації [17,18].

Зважаючи на існуючі виклики, коли ресурси обмежені, а суб'єкти ринку продовжують потребувати підтримки, держава може забезпечити підтримку та збереження галузі шляхом застосування комплексного пакету заходів. До нього

можуть увійти коротко- та середньострокові заходи, подібні до тих, що застосовуються в інших країнах світу, а саме: скасування ПДВ на внутрішні рейси та акцизу на авіапаливо, надання податкових канікул і інших податкових пільг, відтермінування нарахувань на заробітну плату, державні гарантії комерційних позик (або покриття відсотків від суми позики) для виплати заробітної плати та збереження персоналу суб'єктів ринку, відмова від підвищення ставок на аеронавігацію в усіх аеропортах до відміни карантину в країні.

Конвенція про міжнародну цивільну авіацію (Чиказька конвенція) включає вимогу створити Державну програму безпеки, спрямовану на досягнення прийняттого рівня безпеки польотів та авіаційних операцій, гармонізації та розширення потенціалу управління безпекою. Розвиваючи та розбудовуючи інфраструктуру повітряного транспорту (з метою мінімізації людських втрат, матеріальних, фінансових, екологічних та соціальних збитків) необхідно також розробити та затвердити Державну програму з безпеки польотів на підставі стандартів та рекомендованої практики ІКАО. Україна регулярно підтверджує прогрес у впровадженні стандартів та рекомендованої практики ІКАО в організації державної системи контролю за безпекою польотів [17,18].

Розробка та затвердження Державної програми безпеки польотів гарантуватиме дотримання відповідності міжнародним вимогам та практикам безпеки польотів. Також забезпечить розвиток ефективної, дієвої, безпечної, надійної, доступної і стійкої авіатранспортної системи, задля підвищення якості життя, безпеку і можливості для всіх українців [17].

Міністерство має продовжити процес корпоратизації стратегічних підприємств авіаційної галузі, поширивши кращі практики, які було впроваджено в аеропорту Бориспіль. Стратегічні авіаційні державні підприємства, такі як "Украерорух" та "Аеропорт Львів", повинні мати ефективні та професійні наглядові ради, свою політику власності, ключові показники ефективності. Корпоративне управління в сучасних авіаційних підприємствах має бути ефективним та незалежним від політичного впливу і приймати рішення виключно в інтересах підприємства. Світова практика підтверджує, що корпоратизація держпідприємств забезпечує результативне функціонування підприємства, підвищує якість послуг, приносить фінансову вигоду для бюджету, позитивно впливає на економіку країни, сприяє залученню іноземних інвесторів та в разі зменшує корупційні ризики. Компанія із надійним корпоративним управлінням, як правило, є добре керованою та ефективною, а Наглядова рада діє в інтересах держави. Це дозволить створити зрозумілу та прозору корпоративну структуру державної форми власності [17,18].

Сьогодні, як ніколи важливо об'єднуватися та будувати сильнішу, спроможну, більш інклюзивну і стійку країну. А швидке і доступне авіацій-не сполучення є невід'ємною її складовою. Тому треба мати чіткий план і набір ключових пріоритетів для розвитку української авіації, продовжити інвестувати

в розвиток стратегічної інфраструктури, що забезпечить сталий та економічно доцільний розвиток авіації та процвітання нашої країни.

Враховуючи розвиваючий характер ситуації, ще дуже рано оцінювати повну дію Covid-19 на міжнародний туризм. Але у будь-якому випадку, коронавірус майже напевно приведе до банкрутства багатьох туристичних брендів, включаючи двух-трьох міжнародних круїзних операторів. В цілому переживе пандемію суттєво менше число учасників туристичного і транспортного ринків. У таких умовах міри направлені на ринок праці, такі як короткострокова робота або пряма підтримка, безумовно, ослабить негативний вплив пандемії в контексті туризму завдяки прямому грошовому потоку. Те ж саме відноситься до грантів, податків і кредитних канікул, будь-яких відстрочок платежу, податкових кредитів. Ці заходи доступні в більшості країн також для постачальників туристських послуг. Максимальний борговий потенціал, яких вже обмежений із-за низької прибутковості, значно знижується: з одного боку, із-за ще слабкішого заробітку (зараз і найближчим часом), але також тому, що додаткові операційні кредити, які не відповідають доходам і погіршують структуру балансу. Ситуація в якій туристські підприємства не одержують доходи зараз і найближчим часом, приведе до того, що велика частка туристичного сектора вийде з цієї кризи з серйозною проблемою боргової заборгованості.

Висновки і перспективи пошуків у цьому напрямку. Галузь авіаперевезень уже не буде такою, як до спалаху коронавірусу. Щоб адаптуватися до нових реалій, перевізники переформатують бізнес-моделі, запровадять інноваційні підходи та змінять технології. За словами Дихне, підрахунки аналітиків показують невтішні результати. «У тих країнах, де авіаторів почують і не залишать наодинці з проблемами, пасажиропотік рано чи пізно відновиться до рівня 2019 року, що допоможе відновитися економіці», – заявив президент МАУ. Він припускає, що середній європейський «до карантинний» пасажиропотік може бути досягнутий не раніше 2024 року. «На жаль, Україна в цьому процесі поза світовим трендом. Українська авіагалузь залишена на самоті із своїми проблемами. Це означає, що відновлення прийде в Україну із запізненням і «доживуть» до нього не всі», – додав Дихне [6].

Для збереження робочих місць і індустрії туризму в цілому під час дії жорстких карантинних заходів усередині країн і закриття кордонів можливо лише через державну підтримку. Потрібно відзначити, що допомога постраждалим виробничим секторам за допомогою тимчасових скорочень податків, мораторіїв на погашення обов'язків і тимчасових кредитних ліній є лише одним з пріоритетів державної політики в сучасних умовах.

Список використаних джерел:

1. Всемирный совет по туризму и путешествиям (WTTC): [сайт]. URL <https://wtcc.org/en-gb/>
2. Восстановление откладывается, поскольку международные поездки остаются заблокированными. URL: <https://www.iata.org> (дата звернення: 20.02.2022).

3. Международная Ассоциация воздушного транспорта (IATA): [сайт]. – URL: <https://www.iata.org/> – Текст: електронний (дата звернення: 20.02.2022).
4. International airlines group (IAG): [сайт]. – URL: <https://www.iairgroup.com/> – Текст: електронний (дата звернення: 20.02.2022).
5. Centre for Aviation (CAPA): [сайт]. – URL: <https://centreforaviation.com/> – Текст: електронний (дата звернення: 20.02.2022).
6. Будет трясти до 2024 года: как авиакомпании пережили год пандемии и что с планами касательно Украины. URL: <https://www.epravda.com.ua.publications> (дата звернення: 21.02.2022).
7. Ryanair скоротить до 3000 працівників через коронакризу і закрие низку баз в Європі. *Экономическая правда*. URL: <https://www.epravda.com.ua.publications> (дата звернення: 20.02.2022).
8. Криза – не аргумент. Комерційний директор Wizz Air: про ціни на квитки, відновлення рейсів та нову базу в Україні. URL: <https://www.epravda.com.ua> (дата звернення: 20.02.2022).
9. Ryanair скорочує зимовий розклад на 60% через падіння бронювань. *Экономическая правда*. URL: <https://www.epravda.com.ua.publications> (дата звернення: 21.02.2022).
10. LOWCOST UA. Wizz Air повністю скасував 7 напрямків з України та майже не літатиме в січні-лютому. *Экономическая правда*. URL: <https://www.epravda.com.ua.publications> (дата звернення: 20.02.2022).
11. Ryanair істотно скоротив кількість рейсів з України. URL: <https://www.epravda.com.ua.publications> (дата звернення: 20.02.2022).
12. Ryanair очікує близько мільярда євро збитків цього річ. *Экономическая правда*. URL: <https://www.epravda.com.ua.publications> (дата звернення: 21.02.2022).
13. Ryanair скорочує зимовий розклад на 60% через падіння бронювань. *Экономическая правда*. URL: <https://www.epravda.com.ua.publications> (дата звернення: 20.02.2022).
14. МАУ готується повністю відновити мережу маршрутів. URL: <https://www.epravda.com.ua> (дата звернення: 20.02.2022).
15. Небо над Україною залишається відкритим, держава планує додаткові фін гарантії для підтримки авіаринку – Мінінфраструктури. URL: <https://www.ua.interfax.com.ua> (дата звернення: 20.02.2022).
16. Facebook. Кирило Тимошенко (дата звернення: 20.02.2022).
17. Авіаційна стратегія України 2030 URL: <https://www.iairgroup.com/> (дата звернення: 20.02.2022).
18. Семь шагов к государственной политике развития украинской авиации. *Экономическая правда*. URL: <https://www.epravda.com.ua.publications> (дата звернення: 21.02.2022).

Tourism sector in the coordinate system of international terrorism

The article analyzes the impact of terrorist acts on the development of international tourism. Recommendations for organizational and legal measures definition in case to ensure the safety of tourists and locals are given. It is emphasized that in order to neutralize the terrorist threat and minimize the possible consequences of terrorist activities, states must constantly develop the opportunities to counter this threat, which requires not only significant material and financial resources, but also a permanent discussion of the actual issues.

Keywords: international terrorism, tourism, globalization, internationalization, international crime.

Сідху Ю.Д. Туристичний сектор в системі координат міжнародного тероризму. У статті аналізується вплив терористичних актів на розвиток міжнародного туризму. Надано рекомендації, щодо визначення організаційно-правових заходів у разі забезпечення безпеки туристів та місцевого населення. Наголошується, що для нейтралізації терористичної загрози та мінімізації можливих наслідків терористичної діяльності, держави повинні постійно розвивати можливості протидії цій загрозі, що вимагає не тільки значні матеріальні та фінансові ресурси, а й постійне обговорення актуальних питань.

Ключові слова: міжнародний тероризм, туризм, глобалізація, інтернаціоналізація, міжнародна злочинність.

Global geopolitical processes related to wars, terrorist threats negatively affect profitability of tourist activity. The most dangerous phenomenon that resulted from illegal migration, we highlight a significant increase of terrorist threats and attacks around the world.

The World community was unprepared for these challenges, and therefore identifying the ways in case to prevent terrorist threats is one of the key challenges that are facing states in ensuring the international security.

Issue of tourism development has been studied in works by scientists such as S.V. Vovk, G.M. Dolmatov, O.M. Ilyina, V.F. Kifyak, O.O. Lyubizeva, M.P. Malska, V.V. Hudo, N.V. Chornenka and etc. At the same time, the issue of the of tourism and terrorism interaction was considered insufficiently, despite its relevance.

Significant contribution to the theoretical development of counter measures terrorism, including in a comparative law, was carried out by many specialists in the area of criminal law and criminology: D. Alekseenko, O. Bantyshev, L. Bagriy-Shakhmatov, V. Grishchuk, V. Yemelyanov, Y. Ivanov, O. Kopylenko, D. Koval, T. Korotky, B. Leonov, V. Lipkan, V. Luneev, V. Repetsky, O. Shamara and others.

The purpose of the article is to determine the organizational measures of

prevention the negative impact of terrorist acts on the international tourism development for stopping the further destruction of the tourist domestic's economy segment. The Russia-Ukraine War is a chain that leads to the world catastrophes. An anti-Putin coalition is being formed around the world. After talking with Joe Biden, Boris Johnson, Charles Michel, Andrzej Duda, Gitanas Nausėda, Zelensky began the creation of this coalition. [1] The President of Ukraine said that he had already called on all the world leaders:

- to use all possible sanctions against Vladimir Putin;
- to start all large-scale defense support;
- to close the airspace over Ukraine for the aggressor.

The problem of global terrorism did not go around our country either. From media people learn about the threats of committing terrorist attacks, reports of mines stations, subways and other places of mass people staying. In in this context, the high-profile terrorist attack on 17th July of 2014 should be mentioned, as a result of which over the territory of Donetsk region a passenger plane Boeing 777 of Malaysia Airlines was shot down, flying from Amsterdam to Kuala Lumpur. There were 298 people on board, all of them died [2]. According to the Dutch prosecutor's office, the plane was shot down from the anti-aircraft missile system (AMC) "Buk" that belongs to the 53rd Air Defense Brigade of the Russian Armed Forces of Kursk and arrived on the territory of the unrecognized Donetsk People's Republic on the night of July 17, 2014.

Because the problem of terrorism is a phenomenon that is not unique to any individual country or group of countries, and globalized within all over the world, then at the present stage of society development the efficiency of the tourism industry will depend on how individual states and international organizations will succeed to join forces for terrorism countering.

A necessary condition for the international tourism functioning sphere is the existence of an appropriate legal framework capable to ensure an adequate level of tourism safety in general and safety of tourists' life and health. This is a priority policy of any state in this sphere and one of the directions of policy in the state sphere security.

Compliance with safety requirements is one of the most important conditions for stable development of the controlled tourism sphere by concluding and ratifying international agreements, as well as provided by law enforcement agencies.

The problem of terrorism has not been lost for many years relevance, negatively affecting the security of mankind. Despite efforts of many states to combat terrorism, its threat is increasing, and its prevalence is constantly growing. This is due to ongoing processes globalization, internationalization, international crime influence increasing [3, p. 6].

Terrorist attacks on a global scale lead to the actual stopping the provision of all types of tourist services, and terrorist acts at the national level to a large extent affect the reduction in the number of tourist flows to countries where they took place, and cause enormous damage to the economy of this country.

Unprecedented growth of terrorism scale is becoming the reason for

strengthening the cooperation between states in counteracting it and, accordingly, determines the importance of research with counter-terrorism in the international law area. International terrorism is a global problem which requires an adequate response from the entire international community [4].

The World community has taken global steps towards this goal promoting tourism security, in particular, adopted a number of international legal acts (Manila 1980 Declaration on World Tourism, Charter on Tourism and Tourist Code of 1985, Resolution of the IX General Assembly WTO (Buenos Aires) on travel facilitation, and also the safety and protection of tourists in 1991, Resolution XI WTO General Assembly (Kair) on Prevention of organized sex tourism 1995 year, Stockholm declaration on combating the sexual exploitation of children in for commercial purposes in 1996, the Group of Eight Initiative safe and simplified international travel " (SAFTI) 2004) [5].

The safety of tourist travel has always been one of the most important conditions for their organization and implementation. In increased risk periods, the intensity of travel decreased sharply and vice versa - safe conditions for travelling stimulated their development. And now travel safety issues are in the focus of international tourism cooperation [6, p. 187].

Russia's attack on Ukraine began on the morning of 24th February imminently after Putin officially announced the special operations event in Donbass. Missile strikes were launched on a number of Ukrainian cities, and military facilities of the Armed Forces of Ukraine were attacked.

According to The Washington Post: "The US government is ready to help the President of Ukraine Volodymyr Zelensky to leave Kyiv in case to avoid the capture or assassinations by advancing Russian troops. But brave and real Ukrainian patriot refused to leave. He stayed with the Ukrainian people!"

Poland hands over defense weapons to Ukraine. Especially, tens of thousands of artillery shells, mortars and grenade launchers. Mateusz Morawiecki stressed that the safe Ukraine and the secure border are European and Polish national interest, as Russia continues an increased aggression and pressure.

On February 2, the Polish government supported the decision to allocate Ukraine's military assistance in case to protect against Russian aggression. It is going about the provision of ammunition and portable anti-aircraft missile systems. In particular, Poland supported the decision to provide Ukraine with Piorun portable anti-aircraft missile systems (Perun), the main purpose of which is the destruction of small air targets, for example, drones. Also this is effective against aircrafts and helicopters, if they fly low. It is believed that Piorun on his own characteristics is the perfect weapon.

The BBC correspondent in Poland reported that the entrance to Poland is free for the rest of Ukrainians. They pass there without foreign passports, visas, and even without certificates of vaccinations or tests. The main thing is to have at least some document confirming identity.

In today's economies of the world, the tourism industry plays an important role in the stable growth of welfare and employment of the population. However, Russia's

tourism business is not having the best of times. Significant changes in world geopolitics lead to the emergence of factors that have a negative impact on the industry, slowing down the development of tourism in general. In particular, the disconnection of Russia from the SWIFT system, the freezing of accounts of Putin and Lavrov, as well as the property of a number of oligarchs. But the entry into European countries for the President and Foreign Minister will not be banned in order to leave open the symbolic diplomatic path. Latvia, the Czech Republic and Lithuania have suspended the issuance of visas to Russian citizens. To the most harmful manifestations that impede an effective tourism activities are international armed conflicts, as well as, as a result, the international terrorist activity.

In today's world, any tourism development programs should be taken through the lens of assessing possible terrorist, economic and political threats. Timely identification of the causes of tourism, the main directions of terrorist attacks and the development of measures of their prevention and protection are able to secure the tourists from danger and tourism industry of regions and countries from sudden crises and collapses.

Tourism industry suffers the greatest economic losses from terrorism. The issues of combating terrorism and ensuring the economic security of any country, including the proper functioning of the tourism sector of the economy as one of the main sources of foreign investment in modern conditions, are interrelated very closely.

With the globalization of the tourism sector of the economy, the need for the latest systems introduction in case to ensure the safety of tourists has increased. First of all, it concerns tourist travel to countries with a difficult socio-political situation, where there are military conflicts and numerous terrorist acts, it can pose a threat to the life and health of tourists. That is why one of the factors in deciding on the choice of travel direction and place of rest should be the analysis of the criminal situation in a particular state and the system of measures taken at the state level in order to prevent terrorist manifestations and ensure the safety of tourists. Therefore, ensuring the security situation requires strengthening measures to coordinate law enforcement agencies of different states.

A unified methodology for assessing the threats and risks of terrorism in countries should be developed and internationally approved.

It is necessary to increase the sanction pressure on the Russian Federation for the immediate cessation of hostilities and human rights violations on the territory of Ukraine and to introduce a no-fly zone over Ukraine in case to protect the civilians from the air strikes.

List of references:

1. https://24tv.ua/mi-pochinayemo-stvorennya-antiputinskoyi-koalitsiyi-zelenskiy_n1876380
2. Boeing 777 crash over Donbas: OSCE declares about "signs of terrorists' guilt" [Electronic resource]. - Mode Access: <http://fakty.ictv.ua/ua/index/read-news/id/1521474/>.

3. Leonov B.D. The prevention of terrorism: criminological aspect: monogr. K.: Publishing house "ArtEk": 2015. 435 p.
4. Kucheruk M.M. Countering terrorism within the framework of modern international law: autoref. dis. for the acquisition of sciences. degree of juridical. Sciences cand.: Special. 12.00.11 "International Law" /M.M.Kucheruk; Institute of the Verkhovna Rada Legislation of Ukraine. K., 2017. 20 p.
5. Писаревский Е.Л. Законодательство в области обеспечения безопасности туризма. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.aasp.ru/info/articles/9/119.html>.
6. Pysarevsky E.L. Lawmaking in the region of the security tourism state. [Electronic resource]. - Access mode: <http://www.aasp.ru/info/articles/9/119.html>.
7. Terrorist attack in London: details [Electronic resource]. - Access mode: <https://www.rbc.ua/ukr/news/terakt-londone-podrobnosti1490200944.html>.

СЕКЦІЯ 2

Географія туризму та рекреації

УДК 338.48:913

Дудник Іван, Борисюк Оксана

Національний авіаційний університет, м. Київ

Кластер як форма геопросторової організації туризму

У статті розкрито сутність туристичного кластеру як концентрації на певній території підприємств індустрії туризму, які взаємодіють між собою з метою створення туристичного продукту, а також як форми геопросторової організації туризму. Висвітлено основні переваги кластерної моделі організації туристичного бізнесу в регіонах країни.

Ключові слова: кластер, туристичний кластер, туризм, кластерна модель організації туристичної діяльності, кластерний підхід, регіон.

Dudnyk I., Borysiuk O. Cluster as a form of geospatial organization of tourism. *The article reveals the essence of the tourism cluster as a concentration in a certain area of tourism industry enterprises that interact with each other to create a tourism product, as well as forms of geospatial organization of tourism. The main advantages of the cluster model of tourism business organization in the regions of the country.*

Keywords: cluster, tourist cluster, tourism, cluster model of organization of tourist activity, cluster approach, region.

Постановка проблеми. Проблема кластеризації в різних галузях економіки досліджується українськими науковцями понад двох століть. Але і досі залишається актуальною. У наукових дослідженнях акцентується увага на перевагах кластерного підходу, розглядаються окремі аспекти формування кластерів, доводиться кумулятивний ефект, що виникає в результаті їх створення і функціонування, висвітлюється закордонний досвід діяльності кластерних утворень в таких країнах як США, Японії, Великій Британії та країнах ЄС.

Як відомо, туристична галузь у всьому світі і в Україні зокрема, відіграє значну роль у формуванні валового внутрішнього продукту країни, створенні додаткових робочих місць, забезпеченні зайнятості населення й активізації зовнішньоекономічної діяльності. Підтвердженням цьому є, прямий внесок подорожей і туризму (найбільш прибуткової складової рекреаційно-туристичної сфери) до ВВП України в 2018 р. у розмірі 5,4 %. Тому впродовж останніх років проблеми, пов'язані з впровадженням кластерного підходу на вітчизняному туристичному ринку, обґрунтуванням різноманітних інструментів підтримки кластерних ініціатив, досліджували І. Дегтярьова, О. Кальченко, Г. П'ятиницька,

М. Семенова, С. Соколенко, Т. Ткаченко, Ю. Тимчишин-Чемерис та багато інших науковців. Для раціонального й ефективного використання туристичних ресурсів, за якими наша держава посідає одне з провідних місць в Європі, формування національних конкурентних переваг, потрібно застосовувати кластерний підхід. У Стратегії розвитку туризму та курортів на період до 2026 року кластерному підходу також відводиться важлива роль як одного з інструментів стимулювання місцевого економічного розвитку й підвищення якості інфраструктури курортів та рекреаційних територій. Завдяки активному функціонуванню кластер розкриває можливості регіону як привабливої туристичної дестинації та забезпечує залучення інвестицій, створює привабливий інвестиційний клімат, здатний збільшити обсяги капіталовкладень у туристичний та курортно-рекреаційний комплекс і його інфраструктуру.

Водночас донині залишаються недостатньо розробленими питання ідентифікації кластерів, оцінювання результативності їх діяльності, визначення кумулятивного ефекту, що його отримують учасники та регіони від створення кластера.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Створення туристичних кластерів повинно бути процесом систематизованим, який гуртуватиметеся на методологічній основі для його ефективної діяльності. В наш час, вітчизняна наука мало досліджувала процес кластеризації туристичних суб'єктів в регіонах України, тому це є дуже важливим завданням. Розв'язанням цієї проблеми займаються багато вітчизняних вчених, серед яких академік УАН С. Соколенко, М. Войнаренко, Д. Басюк, Л. Томалевич, Л. Гонтаржевська та інші.

В нашій державі процес кластеризації почався в 1997 р. з ініціативи С.І. Соколенка, який працював над питаннями підвищення привабливості економіки України в умовах світової глобалізації за рахунок впровадження кластерів. С. Соколенко у своїй монографії «Кластери в глобальній економіці» досліджує комплексні проблеми формування кластерів, процеси розвитку та еволюції ділового партнерства. Автор проводить порівняльний аналіз українських та світових кластерів [10]. Значну увагу науковець приділяє підвищенню конкурентоздатності економік регіонів України на основі формування кластерів. Подальшим дослідженням проблеми кластеризації займаються професори М.П. Войнаренко, В.І. Дубницький, В.І. Сергієнко, Н.А. Мікула, С.Б. Колодинський, В.І. Захарченко, А.Г. Семенов, В.М. Осипов, Т.В. Пуліна, що знайшло відображення у монографії «Теорія та практика кластеризації економіки України».

Обґрунтування необхідності використання кластерного підходу в туристичній діяльності присвячено багато уваги і в наукових працях А.Б. Гайдука, в яких розкриті ключові аспекти формування та функціонування інтегрованих туристичних концернів на території України [2]. В свою чергу Л.М. Томаневич акцентує увагу на туристично-рекреаційних комплексах, теоретично аналізуючи економічний механізм їх функціонування в Україні та розробляючи практичні рекомендації щодо його вдосконалення [12]. Л.І. Гонтаржевська розглядає саме туристичний кластер, обґрунтовуючи

науково-практичні засади його впровадження як форми організації туристичної діяльності національних підприємств [3]. А Д.І. Басюк досліджує практичні аспекти ефективності функціонування туристичного кластеру як фактору підвищення конкурентоспроможності туристичного продукту міста Кам'янець-Подільського [1]. Дані розробки в основному стосуються територіальної організації кластерних моделей розвитку туризму, але не зосереджують увагу на економічному механізмі їх функціонування та взаємодії учасників кластеру.

Мета статті полягає в обґрунтуванні теоретичних підходів щодо здійснення ідентифікації туристичних кластерів в Україні та запропонована системи показників оцінювання результативності їхньої діяльності.

За визначенням М. Портера, кластер – це сконцентровані за географічною ознакою групи взаємопов'язаних компаній, спеціалізованих постачальників, підприємств, які надають послуги, фірм в суміжних галузях, а також пов'язаних з їх діяльністю організацій у певних сферах, які конкурують між собою, але при цьому ведуть спільну діяльність» [8]. В сучасних умовах розвитку світового господарства кластери виникають не тільки в традиційних галузях економіки, а і у сфері послуг, а отже і в туристичній індустрії. Логічно, що у зв'язку з формуванням туристичних кластерів необхідним постає розроблення та застосування відповідного інструментарію, який дасть змогу: по-перше, виявляти та ідентифікувати за певними критеріями ці новоутворені одиниці – кластери; по-друге, здійснювати оцінку їхньої діяльності та впливу на соціально-економічний розвиток; по-третє – реалізовувати, у разі необхідності, управлінські заходи з боку державних інституцій щодо підтримки та сприяння формуванню кластерних утворень.

Виклад основного матеріалу. Теоретичні основи кластерів були закладені наприкінці XIX століття А. Маршаллом, а термін «кластер» вперше застосовано професором Гарвардської школи (США) М. Портером у 1980-ті роки. Специфіка туристичної галузі найкращим чином підходить для формування кластерних структур, в основі яких знаходяться наявні туристичні ресурси, низка однотипних установ чи організацій (санаторії, готелі, туристичні бази тощо), що надають послуги, пов'язані з використанням цих ресурсів, та різноманітні господарюючі суб'єкти, які пропонують додаткові послуги і в такий спосіб забезпечують «повний комплекс» і комфортне перебування для відвідувачів туристичних дестинацій. Метою діяльності туристичного кластеру, за Д.І. Басюк, є об'єднання можливостей та потужностей партнерів з метою створення інноваційних туристичних послуг, диверсифікація туристичного продукту, його покращення та удосконалення, спільна розробка та реалізація маркетингової політики, реклама та брендінг туристичної дестинації, участь в інвестиційних проєктах та державних програмах розвитку туристичного регіону та ін. [1, 7].

До складу туристичних кластерів можуть бути залучені туристичні підприємства, заклади розміщення та оздоровлення, заклади ресторанного господарства, транспортні, страхові та банківські організації, навчальні заклади, які спеціалізуються на підготовці кадрів для туристичної сфери, асоціації та

агенції регіонального розвитку і підтримки підприємництва, професійні асоціації розвитку туризму та підтримки туристичних підприємств, органи місцевого самоврядування, інноваційні структури, заклади культури та охорони історичної спадщини.

Системний підхід за І.М. Дудником до розробки наукової моделі кластеризації у сфері туризму передбачає виділення і аналіз основних елементів структурного утворення та взаємозв'язків між ними [5]. Для реалізації кластерної моделі в туристичній галузі, на нашу думку, необхідно мати наступні елементи: туристичні ресурси; природні, біосоціальні, історико-архітектурні, антропогенні, подійні, тощо; виробників туристичних послуг; достатній розвиток транспортної та комунальної інфраструктури; освітні, культурні, та науково-дослідні установи; фахівців відповідної кваліфікації; систему менеджменту (рис.1).

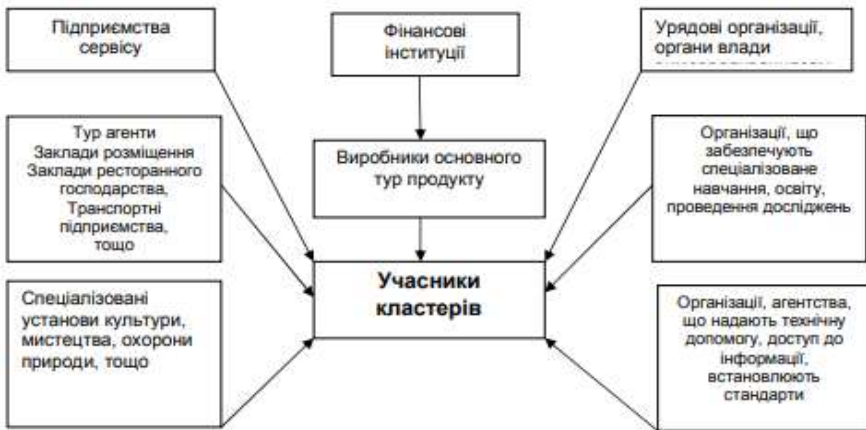


Рис.1. Складові елементи туристичного кластеру

А. Гармидер розробила модель, що розглядає рівень взаємодії, рівень конкуренції та співробітництва між його учасниками, структурними елементами кластера. Основними структурними елементами є: ядро кластера; комунікації між учасниками; два види інфраструктури: жорстка (hard - матеріально-технічне середовище туристичного кластера) та м'яка (soft - фінансове, інноваційне, інформаційне, економічне та правове середовище). Ядро кластера – територіальна кооперація вузькоспеціалізованих підприємств (малого та середнього бізнесу), які виробляють конкурентоспроможні товари (послуги), що мають високий рівень попиту та концентрують навколо себе інші елементи кластера. Лідером є підприємство, яке має найсильніші конкурентні переваги на туристичному ринку. Між ядром та учасниками кластера утворюються стійкі зв'язки, що відображають особливості процесу створення туристської послуги,

яка забезпечує створення міжгалузевого співробітництва та взаємодії, що і сприяє формуванню навколо ядра жорсткої та м'якої інфраструктури.

Основними критеріями формування кластерної структури в регіоні для суб'єктів господарювання, є:

- економічна доцільність, яка виражається у збільшенні обсягів прибутку на вкладений капітал, що може бути досягнуто за рахунок збільшення обсягів діяльності, виходу на нові ринки, розширення переліку послуг, що надаються; можливість отримання різноманітних преференцій (отримання пільгових кредитів, податкові пільги тощо);
- підвищення конкурентоспроможності компанії;
- розвиток і розширення ділових стосунків.

Кластери в обов'язковому порядку повинні формуватися і розвиватися за підтримки місцевих органів влади та самоврядування. Завдяки цьому кластерні структури зможуть вирішувати у владних структурах питання поліпшення умов діяльності та захисту інтересів своїх учасників. Для органів місцевої влади критеріями доцільності участі у формуванні кластеру є:

- збільшення обсягів надходжень до місцевих бюджетів;
- вирішення проблем зайнятості за рахунок створення нових робочих місць;
- розвиток місцевої інфраструктури;
- розв'язання екологічних проблем.

Держава також має свій інтерес від впровадження кластерної моделі господарювання через збільшення обсягів надходжень до державного бюджету, зростання інвестиційної активності на території кластера, у тому числі за рахунок залучення іноземних інвестицій, підвищення іміджу країни та розвиток міжнародних зв'язків.

Вищезазначені критерії можуть бути конкретизовані у вигляді певних груп показників, за якими доцільно здійснювати моніторинг та оцінку процесу ідентифікації, становлення, функціонування туристичного кластера та його впливу на соціально-економічний розвиток: *виробничі показники* (кількість місць для обслуговування туристів у готелях, санаторіях, пансіонатах, дитячих закладах оздоровлення, кемпінгах, гірських притулках та інших об'єктах; кількість обслугованих (іноземних та вітчизняних) туристів на території кластера; середня тривалість перебування розміщених осіб); *фінансово-економічні показники діяльності кластера*; *показники «значущості» кластера в розвитку територіальних утворень* (кількість суб'єктів туристичної діяльності; середньооблікова кількість штатних працівників; частка кластера у створенні валового регіонального продукту регіону (пряма та опосередкована); *показники інвестиційної діяльності в кластері* (обсяги та структура капітальних інвестицій) та *соціальні індикатори рівня життя населення*.

Кластерний підхід до розвитку туристичної галузі достатньо успішно реалізовується в багатьох країнах ЄС. Так, кластерну модель організації туризму впроваджують Норвегія, Франція, Італія. Наприклад, у Норвегії розвиваються кластери у сфері морського господарства. У Франції туристичний

кластер «Ніцца» щороку відвідують декілька мільйонів туристів, що становить майже 1 % від світового торговельного обігу в рекреаційно-туристичній сфері. Для впровадження сучасних технологій у туристичній сфері в 2007 р. засновано кластери в Польщі – «Сонце регіону» (м. Скаржисько-Кам'яна, Свентокшиське воєводство) та «Кришталь Європи» (м. Сувалки, Підляське воєводство).

Для розвитку туристичної сфери Туреччині також застосовується кластерний підхід. Зараз у країні існує 7 функціональних туристичних кластерів, сформованих на основі пляжного туризму та системи комплексного обслуговування «все включено», яка стала маркетинговою складовою стратегії управління національним турпродуктом.

Світовий досвід створення кластерів у різних галузях національної економіки ефективно впроваджується в Україні. Але в нашій державі досі не створено правових підстав для цього. У 2008 р. Мінекономіки України сформулювало Постанову Кабінету Міністрів України «Про схвалення Концепції створення кластерів в Україні»[6], але вона не була затверджена. У 2009 р. Міністерством регіонального розвитку та будівництва України та НАН України було створено проєкт Національної стратегії формування та розвитку транскордонних кластерів, який досі не отримав статусу офіційного документу. Оскільки правовий статус кластеру ще не визначений, то визначити їх реальну кількість в Україні неможливо. Перша спроба реалізації кластерних моделей в туризмі в нашій державі була здійснена в 2001 р., коли було засновано туристичний кластер «Кам'янець» (Хмельниччина). Його метою стало ініціювання та координація проєктів розвитку туризму в регіоні, популяризація міста та його туристичних можливостей. В числі перших (кінець 1990-х рр.) були створені кластер агроекотуризму «Оберіг» і кластер туризму та виробництва сувенірної продукції «Сузір'я» (Івано-Франківська область). У 2015 р. почав діяти транскордонний туристичний кластер в межах Львівської, Волинської, Закарпатської областей України і Підкарпатського та Люблінського воєводств Польщі з метою співпраці у туристично-рекреаційній сфері. В 2017 р. на території Львівської області було створено Агротуристичний кластер «ГорбоГори». В липні 2019 р. в Харківській області було створено «Агротуристичний кластер «Енергія змін – «Еко-громада» як ефективний інструмент розвитку сільських територій Харківської області.

Сьогодні кластери порівняно ефективно розвиваються у Волинській, Івано-Франківській, Львівській, Полтавській, Рівненській, Сумській, Харківській областях.

Відповідно Єдиному державному реєстру юридичних осіб, фізичних осіб-підприємців та громадських формувань налічується 15 туристичних кластерів (рис.2).

Крім туристичних кластерів, які створюються для подальшого розвитку та популяризації туристичного продукту конкретної місцевості на території України формуються:

ТУРИСТИЧНІ КЛАСТЕРИ УКРАЇНИ

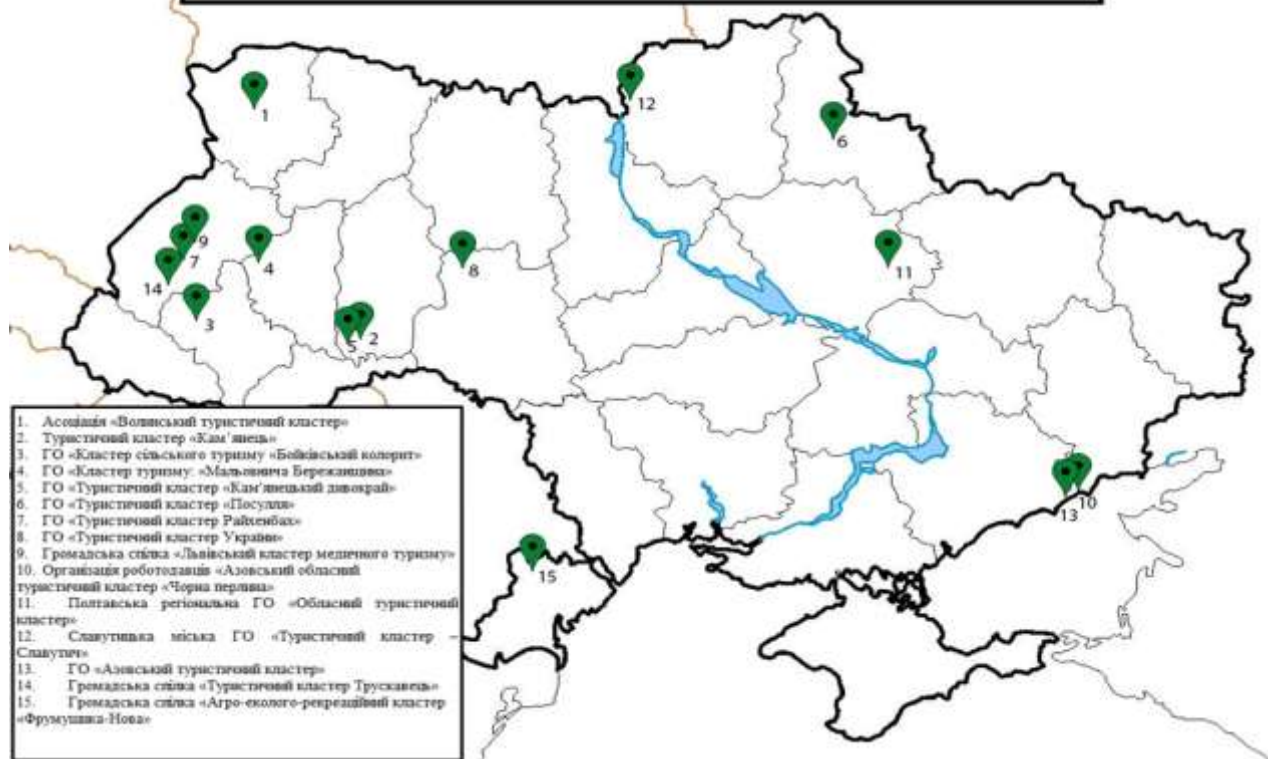


Рис. 2. Туристичні кластери України

- рекреаційно-курортні кластери, центром яких є заклади оздоровлення та лікування (санаторії, курортні готелі, тощо), що спільно розробляють та реалізують туристичний продукт лікувально-оздоровчого призначення;
- кластери сільського зеленого туризму – кластерні об'єднання для формування ринку туристичних послуг за рахунок розвитку малого та середнього туристичного бізнесу у сільській місцевості, створення туристичної дестинації на основі сільського населеного пункту. Перший кластер сільського зеленого туризму «Оберіг» було створено у с. Гриців Хмельницької області;
- екологічні туристичні кластери – кластерні об'єднання, що забезпечують якісно новий рівень організації туристичної діяльності відповідно до принципів збалансованого природокористування. Як приклад, можна відмітити екологічний кластер – «Зелені Товтри» (Хмельницька обл.).

Висновки і перспективи подальших пошуків. Отже, кластерний підхід може забезпечити підвищення економічної ефективності, рівня конкурентоспроможності регіону через розвиток інфраструктури, формування нових туристичних продуктів, забезпечення рівня екологізації території та відродження природного потенціалу, закріплення рівня стійких ринкових позицій тощо. Але повноцінне використання кластерного підходу гальмується через відсутність національної моделі розвитку кластерів, невизначеність ролі держави щодо підтримки кластерних ініціатив та незацікавленість у використанні засобів стимулювання їх практичної реалізації. виправлення ситуації, що склалася, потребує якомога скорішого розроблення методичних підходів щодо ідентифікації туристичних кластерів, визначення системи показників оцінки їхньої діяльності та впливу на соціально-економічний розвиток регіонів і країни в цілому, обґрунтування правової, фінансової та науково-методичної складових цілісного механізму реалізації державної кластерної політики в Україні.

Список використаних джерел :

1. Басюк Д.І., Гнатюк П.В., Данілко А.Ю. Туристичні кластери Кам'янецьчини: досвіду формування і розвитку. *Кластери в економіці України. Монографія.* Хмельницький, 2014. 1084 с.
2. Гайдук А.Б. Інтегрований туристичний концерн – сучасна форма туристичного підприємства в умовах глобалізації. *Регіональна економіка.* 2006. №2. С. 204-211.
3. Гонтаржевська Л.І. Зовнішньоекономічна діяльність туристичних підприємств України: Дис. канд. екон. наук: 08.05.01. Ін-т світ. економіки і міжнар. відносин НАН України. К., 2006. 201 с.
4. Дегтярьова І.О. Наукові та практичні аспекти застосування кластерного підходу в управлінні конкурентоспроможністю регіонів України. URL: <http://academy.gov.ua/ej/ej13/txts/Degtyarova.pdf>.
5. Дудник І.М. Концепція туристично-географічної системи як методологічний засіб дослідження регіонального розвитку туризму. *Актуальні проблеми*

- міжнародних відносин і регіональних досліджень*. Луцьк: Вежа-Друк, 2021. С. 249-254.
6. Концепція створення кластерів в Україні від 29.08.2008 р. (проект) / М-во економіки України. URL: https://www.ligazakon.ua/news_old/ga012109.html
 7. Корж Н. В., Басюк Д.І. Управління туристичними DESTИНАЦІЯМИ: підручник. Вінниця: «ПП«ТД Едельвейс і К», 2017. 322 с.
 8. Портер М. Конкуренція. Пер. с англ.: уч. пос. М: Изд. дом «Вильямс», 2003. 495 с.
 9. Смать І.В. Туристичні та санаторно-курортні кластери в Україні: перспективи та проблеми створення. *Туристично-краєзнавчі дослідження*. К.: Нац. турист. організація, 2002. 456 с.
 10. Соколенко С.І. Кластери в глобальній економіці. К.: Логос, 2004. 848 с.
 11. Соколенко С.І. Створення міжнародних кластерів у галузі зеленого туризму (частина перша) / С.І. Соколенко. URL: <http://ucluster.org/sokolenko/2009/09/stvorennnya-mizhnarodnykh-klasteriv-u-galuzi-zelenogo-turizmu-chastina-persha/>.
 12. Томаневич Л.М. Організаційно-економічний механізм управління туристично-рекреаційними комплексами в Україні. Дис. канд. екон. наук: 08.02.03/ Львівський національний ун-т ім. Івана Франка. Львів, 2005.

УДК 379.857(477)

Колотуха Олександр

Льотна академія Національного авіаційного університету

Колотуха Ігор

Київський національний економічний університет ім. Вадима Гетьмана

Ресурсний потенціал водного туризму в Україні

Розглянуто підходи до визначення категорій складності водних туристських спортивних маршрутів, різноманітні діючі класифікації водних туристських перешкод, водні локальні перешкоди. Виконана оцінка туристсько-спортивних можливостей річок України, розглянуто нові види подолання водного туристсько-спортивного простору.

Ключові слова: водний туризм, ресурсний потенціал, категорія складності маршруту, категорія трудності перешкоди, класифікація водних перешкод.

Kolotukha O., Kolotukha I. Resource potential of water tourism in Ukraine. *Approaches to determining the categories of complexity of water tourist sports routes, various current classifications of water tourist obstacles, water local obstacles are considered. The estimation of tourist and sports possibilities of the rivers of Ukraine is executed, new kinds of overcoming of water tourist and sports space are considered.*

Key words: water tourism, resource potential, route complexity category, obstacle difficulty category, water barrier classification.

Вступ. Водний туризм – це сплав туристів водними акваторіями (річками, озерами) на різноманітних засобах сплаву – байдарках, катамаранах,

рафтах, каяках тощо з подоланням різноманітних перешкод водного рельєфу. Водний туризм в Україні має достатню ресурсну базу. Однак, кількість річок, якими можна сплаватися, обмежена. Оцінка річки, щодо можливостей водного туризму, залежить від типу судна, на якому здійснює сплав туристська група, від рівня та витрат води під час туристського походу, від щільності та характеру перешкод. Одна і та ж річка в залежності від цього може мати різну категорію складності. Причому підвищення або зниження проти середнього режиму води ускладнює проходження одних перешкод та спрощує проходження інших [4].

Водний туризм – найдинамічніший вид спортивного туризму – змінюються засоби сплаву і техніка проходження перешкод, змінюється характер і набір перешкод, що проходяться туристськими групами на маршрутах. При цьому ж, водний туризм залишається й найбільш технічно складним видом туризму. Основними засобами сплаву у водному туризмі є байдарки (каркасно-надувні та надувні), катамарани, надувні плоти (ПЧН, ЛАС) та надувні човни (рафти). В останні роки до них додалися каяки, пакрафти, SUP-борди.

Мета дослідження – проаналізувати підходи до визначення категорій складності водних туристських спортивних маршрутів, діючі класифікації водних туристських перешкод, водні локальні перешкоди та виконати оцінку туристсько-спортивних можливостей річок України.

Виклад основного матеріалу. При оцінці категорії складності (к.с.) водних туристських маршрутів слід користуватися таблицею «Визначення категорій складності водних туристських маршрутів» (табл. 1) [2].

Таблиця 1.

Визначення категорій складності водних туристських маршрутів

Категорія складності водного маршруту	Мінімальна кількість локальних перешкод за категоріями складності			
	I	II	III	IV
I	2	-	-	-
II	1	2	-	-
III		1	2	-
IV		1	1	2

Водні перешкоди в залежності від рівня води можуть мати різну категорію складності (к.тр.). При визначенні категорії складності окремих перешкод (ділянок) в Україні до 2017 р. користувалися класифікацією «Оцінка складності водних перешкод» (табл. 2) [9].

В світі використовують ряд інших класифікацій визначення складності водних перешкод – міжнародна, американська, російська. Найбільш популярною в світі є Міжнародна класифікація водних перешкод. Відповідно до міжнародної класифікації, щоб визначити складність річки або її ділянки, потрібно врахувати кілька моментів: наявність тієї чи іншої перешкоди, можливість визначення лінії руху туристського судна у водному потоці та подальші наслідки у результаті порушення лінії руху.

Як правило, за міжнародною класифікацією річка розділяється на ділянки приблизно однакової складності. Але, часто буває корисно вказувати складність конкретного порогу, якщо він перевершує складність навколишньої ділянки. Складність окремого порогу вказується у вигляді індексу. Так, П4 означає, що ділянка в цілому – П к.с., але містить поріг чи водоспад IV к.с. Слід зазначити, що кожна категорія – це не окреме місце, а деякий діапазон, і дві річки однієї і тієї ж категорії зовсім не обов'язково мають однакову складність. Для більш точної характеристики іноді використовується «половина» або «третина» категорії: III-, III, III+, IV- тощо, або подвійне позначення: III-IV. Класифікація відповідає рівню води, при якому цією річкою сплаваються найчастіше.

Американська класифікація водних перешкод, яку можна вважати різновидом міжнародної, але американська система пропонує оцінювати складність всієї річки, на відміну від оцінки окремих перешкод, як в міжнародній класифікації, адже коли пороги стають довшими та безперервнішими, проблема зростає. Існує різниця між тим, як проходити окремих поріг IV категорії та мати справу з цілою річкою цієї категорії, коли вода холодна або, якщо сама річка віддалена та важкодоступна. Тому, рейтинг річок повинен враховувати багато факторів, включаючи складність окремих порогів, віддаленість річки, небезпеку тощо [10].

Таблиця 2.

Оцінка трудності водних перешкод в Україні до 2017 р.

Категорія трудності	Характеристика перешкоди
1 (Л)	«Легка» перешкода. Доступна для проходження туристами, які не мають туристського досвіду. Перекат, бистрина, невисокі вали. Не потрібен вибір лінії руху і розвідка. Характерна для маршрутів I к.с.
2 (П)	«Проста» перешкода. Вали, нескладна шивера, поріг, притиск, швидкість течії і ухил невеликі. Лінію руху видно з води. Визначальна перешкода маршрутів II к.с.
3 (Ср)	Перешкода «середньої» складності. Локальний поріг із спокійною ділянкою на виході, шивера, окреме каміння в руслі, завали. Лінію руху видно з води. Визначальна перешкода маршрутів III к.с.
4 (С)	«Складна» перешкода. Протяжна шивера або поріг з великою кількістю каміння й зливами. У кінці перешкоди є досить протяжні відносно спокійні ділянки річки. Бажана розвідка, елементи страховки, лінію руху з води не видно або вона неявно виражена. Визначальна перешкода маршрутів IV к.с.
5 (В)	«Важка» перешкода. Технічно важкий протяжний поріг або шивера на ділянках із великим ухилом і витратою води, великі «діжки» і вали, складна лінія руху. Перешкоди йдуть одна за одною. В кінці перешкоди коротка ділянка швидкотоку, де можливе швартування. Каньйон із перешкодами IV к.с. Сильний притиск. Обов'язкова розвідка і страховка, можлива аварійна ситуація. Визначальна перешкода маршрутів IV к.с.

Вітчизняна (а до того – радянська) *класифікація водних подорожей* формально заснована всього на двох критеріях – кілометражі і тривалості – і, тому ніяк не відображає технічну складність перешкод. Відсутність у цій шкалі чітко визначених критеріїв – що саме вважати VI, а що I в сенсі технічної складності – і призвело до того, що сформована система класифікації виявилася не тільки відмінною від міжнародної, але і різною в різних регіонах.

Необхідно також мати на увазі, що вітчизняна класифікація сплавних річок формувалася, в основному, стосовно катамаранів і в меншій мірі для двомісних байдарок як до самостійного класу суден. Оцінка ж складності для каяків не проводилася взагалі. Тому існуюча вітчизняна класифікація неадекватно відображає складність конкретних річок для каяків.

Співвідношення між вітчизняною і міжнародною класифікацією досить складне і неоднозначне. Строго кажучи, таку переоцінку треба виконувати індивідуально для кожної річки. Міжнародна категорія I в основному відповідає вітчизняним I-II к.с., категорія II – вітчизняним II-III к.с. До категорії III можуть відноситися перешкоди від III к.с. на гірських річках. Категорія IV ближче до вітчизняної V к.с. Категорія V охоплює верхню частину вітчизняної V к.с. і більшість річок VI к.с. До міжнародної VI можна віднести тільки кілька суперскладних річок.

У 2017 р. комісія водного туризму Федерації спортивного туризму України перейшла на *російську класифікацію водних перешкод (класифікацію С. Черніка)*, яка на відміну від попередньої, що використовувалася в Україні, має 13 градацій перешкод. При цьому перші три категорії не мають поділу, а наступні складніші (4-6) мають поділ на 3 підкатегорії (А, В, С) кожна. Додатково включена категорія 6* (надважка перешкода), яка відповідає VI класу (extreme and exploratory rapids) у міжнародній (американській) класифікації.

Отже, *категорія складності водного туристського маршруту* залежить від кількості і технічної складності ключових перешкод, протяжності, тривалості та ряду інших визначальних чинників – велика кількість протяжних перешкод, складність розвідки і страховки, віддаленість річки, ухил, складність рельєфу, що ускладнює розвідку і проходження, складні природні умови тощо. Підвищення категорії складності маршруту в порівнянні із заявленою є неприпустимим.

Маршрути походів повинні бути, як правило, безперервними, без розривів, викликаних переїздами між ділянками річки, перебування в населеному пункті без необхідності. У випадках зв'язки частин маршруту (річок) допускається використання транспорту в межах даного району, якщо це обґрунтовано логікою походу, інфраструктурою району, що не порушує його цілісності. Приклад – маршрут IV к.с. по річках Чорна Тиса - Прут (з переїздом після проходження р. Чорної Тиси на р. Прут) [8].

В російській та білоруській Методиках у класифікаційних параметрах маршруту визначені нормативна (мінімальна) протяжність і тривалість походів від I до VI к.с. Так, нормативна (мінімальна) протяжність для всіх категорій

єдина – від 100 км. Нормативна (мінімальна) тривалість становить від 4 днів для I к.с. до 10 днів для V-VI к.с. При цьому параметри протяжності та тривалості можуть коливатися як в один, так і в інший бік. Для порівняння в Україні I к.с. має протяжність від 150 км при тривалості від 6 днів.

Категорія трудності водної перешкоди визначається тим, який рівень кваліфікації і технічної майстерності потрібен для її безпечного проходження, а також тим рівнем небезпеки для здоров'я і ризику для життя, якому піддається член екіпажу, який потрапив у воду. Категорія трудності водних перешкод може змінюватися в залежності від рівня води.

Категорія складності туристських водних маршрутів в Україні визначається на основі чинних Маршрутів туристсько-спортивних походів по Україні. Водний туризм [8]. Перелік класифікованих і еталонних туристських спортивних маршрутів і перешкод підлягає регулярному перегляду в зв'язку з кліматичними змінами, змінами структури і кількості перешкод на річках (селі, обвали, землетруси, повені, проведення меліоративних, будівельних та інших робіт, спуск гребель тощо), а також зі зміною засобів сплаву і зростанням майстерності спортсменів.

До Переліку увійшли найбільш популярні категорійні водні маршрути України. Категорія складності відповідає лише у рекомендований сезон сплаву. При описі перешкод в лощі річок за основу взято класифікацію С. Черніка, в якій складність перешкод вимірюється за шестибальною шкалою, а категорії 4, 5, 6 мають підкатегорії А, В і С. Перешкоди нижче IV к.с. на підкатегорії не розподілялись. Крім цього, значне підняття рівня води внаслідок аномальних погодних умов може підвищити вказану у таблиці категорію трудності перешкоди [8].

Отже, категорія складності водного маршруту визначається мінімальною кількістю водних локальних перешкод. *Водними перешкодами* називають комплекс факторів, дія яких може призвести до зміни траєкторії руху судна у водному потоці. На рух судна впливає, в першу чергу, неоднорідність потоку, пов'язана з нерівностями дна, берегів, а також крупне каміння та виходи корінних порід у руслі. В туристській класифікації водних перешкод найбільш розповсюджені пороги, шивери, переكاتи та притиски.

Поріг – кам'яниста ділянка річки з різким ухилом русла та значною швидкістю водного потоку. Пороги утворюються в місцях ступінчастого розмиву русла, де матеріал, що його складає, є неоднорідним, виходи корінних порід, уламки скель, крупне каміння захащають річкову течію. Пороги мають відносно невелику протяжність – до кількох сотень м. Ділянки вище та нижче порогу мають менший ухил та швидкість течії. В порозі можна виділити кульмінаційне місце основного чи явно виразного зливу води, хоча зустрічаються два і більше рівнів падіння води. Кілька порогів, розташованих один за одним, можуть утворювати їх *каскад* [7]. Прикладами порогів на річках України є поріг Прикарпатський на р. Прут, Верх. та Ниж. Гук на р. Чорн. Черемош, Дудки та Ворітця на р. Біл. Черемош, Первомайський, Червоні Ворота та Інтеграл на р. Південний Буг та ряд інших (рис. 1).



Рис. 1. Поріг Первомайський на р. Південний Буг

Шивера – перешкода на ділянці річки зі значним ухилом та розташованим відносно рівномірно за всім руслом надводним та підводним камінням, хаотично розміщеними невеликими зливами та валами. Довжина їх буває від сотні м до кількох км [7]. Шивери зустрічаються майже повсюдно на річках від П к.с. (рис. 2).

Перекат – більш проста перешкода, наносне утворення, що складене з порід різної величини – від піску до крупної гальки. Для перекатів характерна невелика глибина та швидка течія [7]. Перекати зустрічаються майже на всіх річках України (рис. 3).

Притиск – навал води на стрімкий скелястий берег. Притиски характерні для гірських річок з каньйоноподібними берегами [7], в першу чергу, – для карпатських річок.

Окрім перерахованих основних перешкод на водних маршрутах можуть зустрічатися завали з дерев, низько нахилені дерева, сильний зустрічний вітер та інші природні перешкоди.

На річках України також можна зустріти й штучні антропогенні перешкоди. Це – низькі ділянки мостів, водомірні та паромні троси, зливи біля млинів (так звані «гатки»), греблі тощо.

Україна має досить густу річкову систему та значну кількість річок, придатних для проведення водних туристських походів як на розбірних, так і на надувних човнах різних класів. Усього річок із довжиною понад 100 км в Україні 123, а великих (понад 500 км) – лише 14.



Рис. 2. Шивера на р. Синюха



Рис. 3. Перекат на р. Південний Буг

Максимальна категорія складності річок України – четверта ускладнена. Цю категорію складності має річка Прут від Ворохти до Чернівців для надувних суден, р. Чорний Черемош - р. Прут, р. Білий Черемош - р. Прут, р. Чорна Тиса - р. Прут (з переїздом). Частина річок України мають водні туристські маршрути III к.с. для надувних суден і байдарок (р. Черемош, р. Тиса, р. Південний Буг) та II к.с. (р. Півд. Буг, р. Рось, р. Случ, р. Смотрич, р. Тиса, р. Дністер, р. Збруч, р. Синюха та ін.) [8].

Усі річки України відносяться до одного кліматичного типу – переважно снігового живлення з весняною повінню. Однак, через різноманітність ландшафтів, річки різних регіонів України сильно відрізняються між собою за ухилом русла, характером течії, наявністю та складністю перешкод, сезонним режимом тощо, що дозволяє поділити їх за туристсько-спортивною складністю на три групи: річки низовин, річки височин, річки Карпатського регіону [8].

До першої групи – **річки низовин** – належать річки Придніпровської й Поліської низовин та Полтавської рівнини. Це такі річки, як Дніпро з його правою притокою р. Прип'ять (яка, у свою чергу, приймає праві притоки – річки Стир, Стохід та інші) та лівими притоками – р. Десна із Сеймом та Остром, Сула, Псел, Ворскла, а також річки басейну Сіверського Донця. Ці річки місцями течуть заболоченою рівниною, мають безліч заток та стариць. Живлення змішане, і хоча снігове живлення у них стоїть на першому місці, викликаючи весняну повінь, значну роль відіграють також ґрунтові та дощові води. Рівень води впродовж сезону туристських сплавів змінюється у незначній мірі. Похил русла не перевищує кількох см на км, течія слабка, її швидкість не перевищує 2-4 км/год [81].

Частина річок цієї групи увійшла до путівника «Водные маршруты Украины. По рекам Левобережья. Ч 1.» (автори О. Шостенко, О. Палант) [1] (крім річок басейну Сіверського Донця) (табл. 3). Автори дають короткі гідрографічні характеристики річок, характер водного режиму, основні перешкоди та способи їх подолання, довжини маршрутів.

На цих річках можливе проведення водних походів до I к.с. включно, їх проходження доступне для туристів-початківців, а маршрути ними рекомендовано для самостійної розробки, через що вони не включені до Переліку маршрутів туристсько-спортивних походів.

Для більшості річок низовин рекомендується сплав на байдарках, хоча не виключається і сплав на каяках, надувних човнах та розбірних надувних катамаранах. Сезонність сплаву – із березня до листопада включно.

Друга група річок – **річки височин**. До них віднесено річки, що протікають у межах Волинської, Придніпровської, Подільської та Передкарпатської височин. Це праві притоки Прип'яті (Горинь, Случ, Тетерів, Уж); права притока Дніпра – р. Рось; річки басейну Південного Бугу, у т.ч., Бужок, Гірський та Гнилий Тікич, Синюха, Уманка, *Ингульц* (додано авторами); а також верхів'я р. Дністер та її ліві притоки – Збруч, Смотрич, Жванець, Жванчик тощо. Русла цих річок перетинають виходи різних за

стійкістю гірських порід, через що в них утворюються численні пороги та перекази. Похил русл цих річок значно більший ніж у річок низовин – від 0,4 до 1 м/км русла. Живлення – змішане. Але снігове живлення у них стоїть на першому місці, спричиняючи весняну повінь під час танення снігу. Тривалі дощі можуть викликати значні паводки. Стік багатьох річок у значній мірі зарегульовано греблями, тому рівень води у них упродовж сезону сплаву за звичайних умов мало змінюється.

Таблиця 3.

Річки Лівобережжя України для водного туризму [1]

№	Назва річки	Судноплавна ділянка маршруту	Протяжність ділянки (км)	Орієнтовна категорія складності
1.	Вовча	с. Філія – м. Павлоград	201,0	I к.с.
2.	Ворскла	сел. Велика Писарівка – с. Світлогірське	339,0	2-3 маршрути I к.с.
3.	Десна	с. Гремяч – м. Київ	568,5	3-4 маршрути I к.с.
4.	Оріль	сел. Перещепино – с. Придніпрянське (Радянське)	179,0 + штучне русло (76,0)	I к.с.
5.	Оскіл	с. Тополя – с. Оскіл (Червоний Оскіл)	175,5	I к.с.
6.	Псел	с. Миропілля – с. Потоки	524,0	3-4 маршрути I к.с.
7.	Самара	м. Павлоград – м. Дніпро	142,0	I к.с.
8.	Сейм	м. Ворожба – гирло р. Сейм – р. Десна – сел. Макошино	271,0	2-3 маршрути I к.с.
9.	Сула	м. Ромни – с. Ляцівка	224,0	I к.с.
10.	Удай	м. Пирятин – с. Березогоча далі по р. Сула	100,0	I к.с.

Річки цієї групи дають можливість проводити водні походи до II-III к.с. Найбільш складними перешкодами тут є пороги р. Південний Буг у її нижній частині, такі, як Червоні ворота, Пугач, Електростанція, Інтеграл в районі с. Мигія. Рекомендований період сплаву – із березня до листопада включно.

Річка *Південний Буг* є найскладнішою серед річок височин – її долина перерізає кристалічні масиви Українського щита. Південний Буг є зараз чи не єдиною річкою лісостепової та степової зони України, на якій залишилися мальовничі пороги, що дійшли до нас у незмінному вигляді. За своїм походженням вони дуже подібні до відомих дніпровських, які, на жаль, нині поховані під водосховищами. Південним Бугом проходить 2 маршрути II к.с. – від сел. Меджибіжа до сел. Тиврова та від сел. Гнівані до м. Гайворона. Від м. Гайворона, що в Кіровоградській області, розпочинається найскладніший (III к.с.) та найцікавіший маршрут, що закінчується у с. Олександрівці Миколаївської області. Відрізок річки, яким проходить маршрут, розташований у контактній смузі лісостепової та степової зон, і саме тому ці місця

відрізняються значним біологічним різноманіттям. Тому, ділянка річки від м. Первомайська до м. Южноукраїнська – це територія Національного природного парку «Бузький Гард». Основні перешкоди на маршруті – близько 50 порогів та перекатів, 15 кам'яних «гаток» (зливів біля колишніх млинів), 6 обносів гребель ГЕС. На жаль, безповоротно втраченим можна вважати один із найскладніших порогів України – поріг Гард біля м. Южноукраїнська, який підтоплений Червоноташлицькою гідроакумулятивною електростанцією [6].

Проходження маршрутів річками височин дає туристам-спортсменам певну базову технічну та тактичну підготовку для подальшого зростання спортивної майстерності. На цих же річках можливе проведення навчально-тренувальних заходів та змагань. Так, на р. Південний Буг щорічно проводяться змагання з техніки водного туризму на трасах біля с. Сокоlecь Вінницької області (траса 1-3 к.тр.) та на Мигійських порогах (траса 3 к.тр.).

Маршрути зазначеними річками проходять у зоні інтенсивної господарської діяльності. Тому до природних перешкод під час їх проходження додаються також обноси гребель, проводки суден через «гатки» тощо. Для проходження маршрутів рекомендовано і байдарки, і катамарани, але їх слід ретельно готувати, забезпечуючи стійкість до розривів.

Авторами до річок височин додані річки Інгул (найбільша ліва притока р. Півд. Буг) та Інгулець (права притока р. Дніпро), які вважалися несудноплавними. Однак *р. Інгул* у 2018-2020 рр. була пройдена на байдарках, каяках і навіть катамаранах. Річка на ділянці від м. Кропивницького до греблі Софіївського вдсх. у Миколаївській обл. має близько 40 різноманітних перешкод – переказів, шивер, «гаток» біля колишніх млинів, обносів, низьких гілок, вузьких проток у плавнях зі швидкотоками і, навіть, порогів (Лозуватський та Монастирище), що, за оцінками авторів, відповідає II к.с. *Р. Інгулець* разом з каналом Дніпро-Інгулець відповідає I к.с., але при цьому на ділянці до Карачунівського вдсх. має значну кількість обносів, проводок тощо [6].

До третьої групи належать *гірські річки Карпатського регіону* – добре освоєні туристами річки басейну Дністра: Чорний Черемош, Білий Черемош, Черемош, Прут, Стрий, а також Чорна Тиса, Біла Тиса, Тиса та річки її басейну в Закарпатті – Ріка, Латориця. До них в останній час додано низку малих річок: притоки р. Черемош, таких як Пробійна, Бистрець; притоки р. Стрий; верхів'я р. Прут. Це стало можливим із розвитком порівняно нової техніки сплаву на каяках.

Гірські річки Карпат відрізняються великою потужністю потоку, стрімкою течією, що досягає 10-15 км/год, потужними порогами та затяжними шиверами. Похил русла у верхів'ях – до 10 м/км (Прут, Білий Черемош, Чорна Тиса). Живлення переважно атмосферними опадами з весняною повинню під час танення снігу та дошовими паводками. Тривалі, ясні дощі можуть викликати паводок у будь-яку пору року. Рівень води впродовж сезону може змінюватися у значних межах і залежить від кількості снігу в горах, дощів та температури повітря. Найкращий час для проходження річок Карпат –

із кінця квітня до першої декади травня, під час весняної повені, коли танення снігів найбільш інтенсивне. Це стосується, в першу чергу, рр. Прут, Чорна та Біла Тиса, Білий Черемош та малих приток, які придатні для проходження лише протягом кількох днів весни. Разом із тим, Черемошем та Тисою сплав можливий протягом усього теплого періоду року з квітня по жовтень.

Річка *Стрий* у Переліку маршрутів туристсько-спортивних походів по Україні [8] не віднесена до річок Карпатського регіону. Це звісно помилка, адже праві притоки Дністра починаються в Карпатах. Стрий – найбільша притока Дністра, бере свій початок на північному схилі Вододільного хребта Українських Карпат. Її довжина – 230 км, ухил – 3,2 м/км. Сезонність – квітень-вересень. Рівень води під час повені та дощів швидко зростає і також швидко знижується. Під час найвищого підйому води швидкість течії навіть у низов'ях досягає 3-4 м/с, а у середній та верхній течії – значно вища. Починати сплав можна від с. Верхнього Висоцького, що в 40 км вище м. Турки. У верхній частині багато перепадів, у руслі багато залишків палів від знесених у повінь мостів, а в населених пунктах – троси, протягнуті з одного берега на інший. Біля с. Розгірче закінчується гірська частина річки. Маршрут Стриєм має перешкоди 2 к.тр., а у повінь – навіть 3.

В путівнику «Туристські ріки Карпат» (автори В. Захарчук та В. Чурчун) розглянуто туристсько-спортивні можливості й інших річок басейну Дністра, а саме: *Опір* – права притока Стрию (маршрут по Опору і далі по Стрию від сел. Славське оцінено II к.с.); *Свіча* – права притока Дністра (маршрут по Свічі і далі по Дністру від лісництва «Бескид» оцінено II к.с. з елементами IV к.с.); *Мизунка* – ліва притока Свічі (маршрут по Мизунці, далі по Свічі і далі по Дністру від с. Вишків оцінено II к.с. з елементами IV к.с.); *Сукіль* – ліва притока Свічі (маршрут по Суколі, далі по Свічі і далі по Дністру від вище с. Козаківка оцінено II к.с. з елементами IV к.с.); *Лімниця* – права притока Дністра (маршрут по Лімниці, далі по Дністру від впадіння р. Дар'їв оцінено II к.с. з елементами III к.с.); *Чечва* – ліва притока Лімниці (маршрут по Чечві, далі по Лімниці і далі по Дністру від хутору Амичишів оцінено II к.с. з елементами III к.с.). Найкращий час для сплаву цими річками – інтенсивне танення снігів навесні, коли відносно високий рівень води тримається стабільно. Можна розраховувати на дуже динамічний сплав улітку під час зливи, але це не завжди можна передбачити. З засобів сплаву перевага надається каякам [3].

Річка *Тиса* – найдовша річка Закарпаття, утворюється злиттям річок Чорної та Білої Тиси. За потужністю водного потоку Чорна Тиса не поступається Черемошу. У її верхів'ях є три достатньо складних пороги, що йдуть практично один за одним. Пороги потребують опрацювання та страховки. Зі збільшенням води складність порогів зростає. У верхній частині річка тече в каньйоні довжиною близько 4 км. Перешкоди в каньйоні більш складні та насичені, потребують постійної роботи, ухил русла значний. Після каньйону зустрічаються шивери та притиски, але вони менш складні ніж у каньйоні. Пороги, шивери та притиски є й на Білій Тисі. Після злиття двох Тис є ще кілька потужних шивер. Після Тячева Тиса втрачає спортивний інтерес. З перешкод

зустрічаються завали, мілини, при-тиски. Складність сплаву Чорною та Білою Тисою і далі Тисою – до III к.с.

Вищезгаданий путівник «Туристські ріки Карпат» (автори В. Захарчук та В. Чурчун) рекомендує для проходження таку річку басейну Тиси як *Ріка* – права притока Тиси. Сплав можливий по Ріці від с. Майдан з обносом греблі Теремля-Ріцької ГЕС і далі по Тисі. Цей маршрут оцінено II к.с. [3].

Річка *Черемош* – права притока Прута, утворюється від злиття Чорного та Білого Черемошу. Власна довжина Черемошу – 80 км, Чорного Черемошу – 87 км, Білого Черемошу – 55 км. Це типові гірські річки, із великим ухилом (Черемош – 3,3 м/км, Чорний Черемош – 14 м/км, Білий Черемош – 9,7 м/км), швидкою течією (від 8 до 20 км/год і більше). На річці представлені усі види перешкод, характерні для річок III-IV к.с., що потребують від туристів високого технічного рівня, дозволяють відпрацювати навички страхівки та самостраховки. Для Черемошу та його приток характерні короткі бурхливі повені зі швидким підйомом та падінням рівня води. *Чорний Черемош* повноводніший ніж Білий, це типова гірська річка з потужними порогами та шиверами. Річка утворює сильний потік із крутими стоячими хвилями, утвореними підводним камінням, поворотами, звуженням русла. Найскладніші пороги – Верхній Дземброня, Нижній Дземброня, Верхній Гук та Нижній Гук. *Білий Черемош* перевищує за складністю Чорний і у велику воду може характеризуватися як річка IV к.с., навіть з елементами V. Основні перешкоди Білого Черемошу – пороги, серед яких можна виділити три головних – Горби, Дудки, Ворітця. Останній вважається найскладнішим, бо має 14 ступенів-порогів із метровими стоячими валами. Після злиття Чорного та Білого Черемошів річка ще має ряд порогів до сел. Вижниця, після якої швидкість течії падає до 8 км/год.

Річка *Прут* – ліва і найдовша притока Дунаю довжиною 989 км, ухил у верхів'ях – 7-8 м/км. Сплав річкою починають вище сел. Ворохта. Спочатку – це постійна шивера, яка приводить до невисокого каньйону. Особливу небезпеку тут можуть представляти завали, окремі колоди. Тому необхідно уважно оглянути шлях руху у каньйоні. Від Ворохти до Яремче – 24 пороги. Найбільш складні з них – Водоспадний, Зигзаг, Прикарпатський (ділянка «Родео»). Нижче на початку м. Яремче йде найскладніша перешкода – водоспад Пробій (Яремчанський Гук) – яку рекомендується обносити. Наступні перешкоди не виділяються своєю складністю і являють собою шивери, перемережовані плесами.

Річки Карпат можна долати на байдарках, катамаранах, рафтах, плотах, каяках. В залежності від сезону та виду суден маршрути на річках Карпат класифікуються до IV к.с. з елементами V. З огляду на характер перешкод, їхня категорійність видається дещо заниженою, але це питання потребує подальшого вивчення і обґрунтування. Річки Карпат можуть бути прекрасним полігоном для міжсезонної підготовки до походів найвищих категорій складності в інших регіонах світу.

Маршрути річками Карпат – Прутом і Черемошем – можна рекомендувати тільки групам, що мають досвід походів не нижче III к.с.

порожистими річками. До цих груп висувуються вимоги володіння прийомами веслування, відчалування та причалування до берега, вміння взаємодіяти на бурхливій воді, мати навички організації рятувальних робіт. Проходження таких перешкод, як Ямнянський пролом або поріг Прикарпатський на р. Прут можна рекомендувати лише групам із досвідом участі у водних походах не нижче III к.с., а проходження водоспаду Пробій (перешкода 6А к.тр., висота падіння води понад 8 м) бажано здійснювати лише під час змагань в умовах забезпечення надійної страховки рятувальних служб.

Водний туризм має чи не найбільшу кількість підвидів, що пов'язано з тією тенденцією, що крім традиційних засобів подолання водних туристських маршрутів, з'являються й нові види подолання водного туристсько-спортивного простору. А це – використання нових засобів пересування на вже традиційних маршрутах – рафти, каяки, SUP-борди, пакрафти, походи на інших плавзасобах (надувних човнах, плотах тощо), походи на моторизованих човнах (водометах, джетях, аквабайках) тощо. Нові підвиди водного туризму виникли на подоланні окремих природних перешкод – каньйонів, водоспадів, підземних заводнених порожнин тощо.

В Україні такі підвиди водного туризму як *катамаранінг*, похідний *рафтинг*, експедиційний *каякінг*, *SUP-вайтватерівер*, *пакрафтинг*, *походи на інших плавзасобах (надувних човнах, плотах тощо)* [7] органічно увійшли до складу вітчизняного класичного водного туризму з проходженням класифікованих водних туристських спортивних маршрутів річками України.

Такі ж підвиди як *водний каньйонінг*, *водоспадинг*, *рівербаггінг*, *вота-баг* [7] розвиваються як окремі види екстремальної активної рекреації. Полігонами для них є весняні річки та каньйони гірського Криму, водоспад Пробій на р. Прут, малі ріки Карпат у період весняної повені.

Як види відпочинкової активної рекреації розвиваються туристський *рафтинг*, веслувальний *каякінг* на річках Південний Буг, Чорний Черемош, Прут та ряду інших. На цьому тлі створена спеціалізована інфраструктура активного водного туризму (Верховина, Яремче, Мигія та ін.), задіяний малий бізнес.

Такі підвиди водного туризму як рафтинг, каякінг, веслувальний слалом, SUP-туризм, аквабайкінг як окремі види туристсько-спортивної діяльності отримують розвиток у рамках міжнародних спортивних федерацій та асоціацій за напрямками змагального туризму, участі у міжнародних проєктах формату Camel Whitewater raft, Кубках світу з перегонів на рафтах, каяках, аквабайках, SUP-бордах тощо.

Висновки. Спортивні рекреаційно-туристські ресурси, мають визначальне значення для розвитку в Україні багатьох видів спортивного туризму, в т.ч. й найбільш технічно складного виду – водного туризму. Категорія складності водного туристського маршруту залежить від кількості і технічної складності ключових перешкод, протяжності, тривалості та ряду інших визначальних чинників.

Територія держави має достатній ресурсно-туристський потенціал для здійснення водних туристських походів від I до IV (ускладненої) к.с. В Україні також крім традиційних засобів подолання водних туристських маршрутів, з'являються й нові види подолання водного туристсько-спортивного простору.

Список використаних джерел:

1. Водные маршруты Украины. По рекам Левобережья: путеводитель / А. Шостенко, А. Палант. Харьков: Золотые страницы, 2013. Ч. 1. 184 с.; ил.
2. Водный туризм. Подгот. В.Н. Григорьев и др. М.: Профиздат, 1990. 302 с.
3. Захарчук В., Чурчун Г. Туристські ріки Карпат: Путівник. Чернівці: Видавничий дім «Букрек», 2006. 176 с.
4. Колотуха О., Колотуха І. Географія спортивного туризму та активної рекреації України : [Монографія]. Харків : Мачулін, 2021. 436 с.
5. Колотуха О.В. Геопросторова організація спортивного туризму: Монографія. Кіровоград: ФО-П Александрова М.В., 2015. 448 с.
6. Колотуха О.В., Колотуха І.О., Соколовський В.А. Ресурсно-туристський потенціал Кіровоградської області: Монографія. Харків: Мачулін, 2019. 164 с.
7. Колотуха О.В. Спортивний туризм та активна рекреація: географія, систематизація, практика (словник-довідник). Geo-Hub: науково-освітній веб-портал. Електронний ресурс. – Режим доступу: <https://geohub.org.ua/node/917>
8. Перелік класифікованих туристських спортивних маршрутів України. Спортивний туризм. К.: Федерація спортивного туризму України, 2002. № 2. С. 10-38.
9. Порядок класифікації маршрутів туристських спортивних походів. Спортивний туризм. К.: Федерація спортивного туризму України, 2002. № 2. С. 5-10.
10. International Scale of River Difficulty. American Whitewater. / https://www.americanwhitewater.org/content/Wiki/safety:start?#vi._international_scale_of_river_difficulty

УДК 911.3:911.6

Сич Віталій, Яворська Вікторія, Коломієць Катерина
Одеський національний університет ім. І.І. Мечникова

Методологічні принципи використання кваліметричних підходів для оцінювання рекреаційно- туристичного потенціалу

У статті визначені принципи, за якими рекомендується оцінювати рекреаційний потенціал. Властивості, що характеризують рекреаційно-туристичний потенціал (РТП), поділяють на якісні та кількісні. Якісні ознаки позбавлені кількісних вимірів і потребують метризації у будь-якій формі. Кількісні

характеристики РТП можуть мати різну предметну сутність і природу, бути різноіменованими та різномасштабними. Для співставлення необхідне приведення їх до одного масштабу методами статистичного нормування та стандартизації. Наявні приклади використання методів кваліметрії у рекреаційній географії та туризмознавстві засвідчують актуальність розроблення такого напрямку і разом з тим ще лишаються фрагментарними та переважно вербальними і неформалізованими розробками.

Ключові слова: кваліметрична оцінка, кваліметричні шкали, рекреаційно-туристичний потенціал, рекреаційне середовище, рекреаційні кластери.

Sych V., Yavorskaya V., Kolomiyets K. . Methodological principles of using qualimetric approaches to assess the recreational and tourist potential. *The article identifies the principles by which it is recommended to assess the recreational potential. Properties that characterize the recreational and tourist potential (RTP) are divided into qualitative and quantitative. Qualitative features are devoid of quantitative dimensions and require metrization in any form. Quantitative characteristics of RTP can have different subject essence and nature, be of different names and different scales. To compare them, it is necessary to bring them to the same scale by the methods of statistical rationing and standardization. Existing examples of the use of qualimetry methods in recreational geography and tourism testify to the relevance of the development of this area and at the same time still remain fragmentary and mostly verbal and informal developments.*

Key words: qualimetric assessment, qualimetric scales, recreational and tourist potential, recreational environment, recreational clusters.

Постановка проблеми. Трансформація туризму від дозвільних занять до галузі і навіть сфери господарства ставить проблему економічної оцінки його ресурсів. Сучасне туризмознавство вже розглядає оцінку умов і ресурсів рекреаційно-туристичної діяльності (РТД) як обов'язкову складову економіки туризму, як галузі господарства. В той же час переліки чинників РТД стають дедалі ширшими і складнішими. Умови і ресурси рекреації та туризму характеризують дуже великим переліком показників, що мають різну природу, різну іменованість і розмірність, можуть бути кількісними (числовими) та якісними (описовими). Чи не єдиним перспективним напрямом розв'язання цієї проблеми є кваліметрична оцінка умов і ресурсів РТД. Кваліметрія розробляє принципи і методи представлення якісних характеристик і показників у кількісній формі. Відомі розробки різних авторів представляють оцінку умов і ресурсів РТД фрагментарно і розпорошено, без загального методологічного обґрунтування та методичних схем. Метою нашого дослідження є формулювання методологічних принципів використання кваліметричних підходів для оцінювання рекреаційно-туристичного потенціалу (РТП).

Матеріали та методи досліджень. Методологічним і практичним питанням застосування кваліметричних методів присвячено чимало праць, серед яких роботи Г.Г. Азгальдова, В.Р. Куця, П.Г. Столярчука та В.М. Друзюка, В.Т. Циби та ін., орієнтовані на оцінювання якості продукції різних

галузей виробництва [1, 7]. Практиці застосування кваліметричних підходів у соціальному управлінні присвячена робота українських науковців Г.А. Дмитренка, О.Л. Ануфрієва, Т.І. Бурлаєнко, В.В. Медвідя [4]. Кваліметричні підходи набули поширення у педагогіці, відомі приклади використання кваліметричних методів для оцінювання якості туристичних послуг, притягальності регіонального турпродукту, імідж туристичної дестинації [2, 3, 5]. Щодо оцінки рекреаційно-туристичного потенціалу можна зауважити, що у вітчизняному туризмознавстві започатковане розроблення методологічних підходів з використанням елементів кваліметрії [6].

Основні результати досліджень. *Кваліметрію* визначають як науку про кількісну оцінку якості об'єктів. Кваліметрія - наука про вимірювання якості та представлення якісних характеристик і ознак у числових формах. Кваліметрію розглядають як міжгалузевий науковий напрям, методами якого користуються різні дисципліни, орієнтовані на кількісне оцінювання якості досліджуваних об'єктів. Віднедавна принципи і методи кваліметричного оцінювання впроваджують у географічне ресурсознавство та туризмознавство.

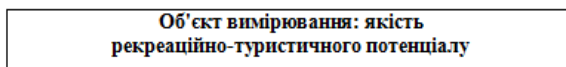
Кваліметрія використовує інструментальні та експертні методи вимірювання та оцінки якості. Інструментальні підходи засновані на використанні результатів вимірювання показників якості, які визначаються фізично із застосуванням відповідних інструментів і приладів. При експертному визначенні якості таким вимірювальним приладом є людина - експерт. **Експертні методи** застосовують для оцінювання якості в тих ситуаціях, де виміряти показники якості фізичними методами складно або неможливо. Результати як інструментальних, так і експертних методів визначення якості зазвичай підлягають статистичній обробці. Відзначимо також, що за способом отримання і типом вихідної інформації про досліджувані об'єкти методи кваліметрії поділяють також на власне **експертні та статистичні**.

Вихідною категорією кваліметрії слугує **якість**. За загальною філософською дефініцією, якість являє собою сукупність істотних ознак, що відрізняють один предмет чи явище від інших і надають йому визначеність. Поняття якості використовують для характеристики ступеня цінності, придатності чого-небудь для його використання за призначенням. Стосовно до оцінювання рекреаційно-туристичного потенціалу якість узагальнює окремі складові РТП та ступінь їх придатності для забезпечення рекреаційно-туристичної діяльності. За формалізованим представленням ми розглядаємо якість як сукупність характеристик РТП, що визначають його здатність задовольняти потреби рекреантів та туристів за наявним переліком відповідних послуг відпочинку та оздоровлення.

Якість розглядають як деяку впорядковану ієрархічну (багаторівневу) **сукупність властивостей** (рис. 1). Наведена схем (рис.1) потребує пояснень. На ній представлений алгоритм взаємодії двох рівнів – нульового й першого. Нульовий рівень характеризує загальну якість РТП. Нагадуємо: якість РТП за такою формалізацією являє собою сукупність всіх характеристик і властивостей що формують РТП. Рівень – 1 показує окремі властивості (Ч₁-Ч₇), які

визначають загальну якість РТП. Всі вони мають вербальний (якісний, словесний) вираз. Для того, щоб такі якісні характеристики властивостей перевести у кількісну (числову) форму, необхідно визначити їх відносну вагомість (значущість) у формуванні РТП (B_1 - B_7), встановити для кожної властивості критерії оцінки (K_1 - K_7) і обчислити значущість чинників у кількісному (числовому) виразі. Загальну (інтегральну) якість визначають за сумою показників кількісних вимірів: $R_1 + R_2 + \dots + R_7$.

Рівень – 0



Рівень – 1

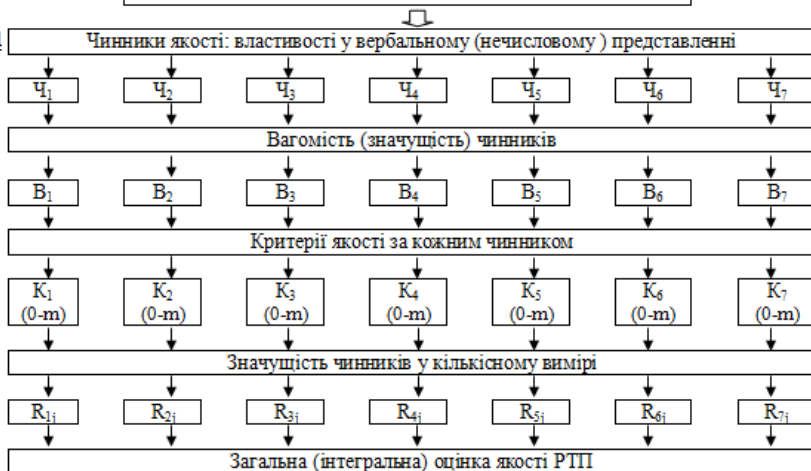


Рис. 1. Модель кваліметричної оцінки РТП

Ієрархічна формалізація якості РТП багаторівнева: властивості відносно нижчих рівнів являють собою поєднання (комбінації) властивостей підстиляючого рівня. Останній – вищий рівень показує базові властивості які подальшому подрібненню вже не підлягають. Зауважимо, що таку формалізацію називають графом-деревом, у якого "корінь" (рівень-0) формує розгалужену "крону", і таке "дерево" звичайно представляють оберненим – "корінням" доверху. крім властивості поряд з вербальним представленням можуть вимірюватися і мати числові характеристики. Але вимір всіх властивостей "чинників" формування РТП здійснюють за відносними показниками, які інтерпретують як **оцінки якості**. Відносні показники якості у формалізованому представленні термінують критеріями якості (K_i). За таким підходом вагомість

(значущість) кожної складової РТП оцінюють у частках одиниці з обов'язковою нормою: $\sum_i B_i \equiv 1.0$

Показники властивостей на всіх ієрархічних рівнях мають різну значущість, яку називають *вагомістю*. Різні шкали вимірювання абсолютних показників якості необхідно трансформувати в одну загальну шкалу з відносними оцінками.

Кінцевий результат оцінювання якостей ($Я$) обчислюють за показниками вагомості чинників (B_i) та критеріями якості (K_i):

$$Я = B_1 \times K_1 + B_2 \times K_2 + \dots + B_n \times K_n,$$

де n - кількість складових якості - властивостей.

Підкреслимо, що наведену модель слід розглядати як універсальну методичну схему кваліметричного оцінювання РТП. Представлена методична схема, як правило, дуже громіздка і потребує значних технічних зусиль та обчислень. Але застосування сучасних геоінформаційних систем (ГІС) та геоінформаційних технологій полегшує таку роботу.

Узагальнено наступні *методологічні принципи використання кваліметричних підходів для оцінювання РТП*.

Перший принцип: будь-яке якісне явище можна представити як сукупність певних *властивостей* у вербальному (описовому) вигляді. За таким принципом рекреаційно-туристичний потенціал розглядаємо як сукупність властивостей, що формує РТП. Властивості, що характеризують загальну якість РТП у формалізованих представленнях називають *чинниками* або *факторами*.

Другий принцип: властивості, що мають вербальну форму, в свою чергу, можна представити у вигляді множини певних *показників* – більш дрібних властивостей. За ієрархічною схемою оцінки РТП (рис. 1) для двох суміжних рівнів ієрархії існує така норма: показники відносно вищого рівня розглядають як *властивості*, що своїми поєднаннями і комбінаціями формують *якості* відносно нижчого рівня. Іншими словами, характеристики і показники даного рівня ієрархії по відношенню до нижчого рівня розглядають як *якості РТП*, а відносно вищого – як *властивості РТП*.

Третій принцип орієнтований на визначення вагомостей (ваг, значущості) всіх чинників (факторів), що формують РТП. Показники властивостей РТП характеризують різноманітними показниками – вербальними, (словесними), абсолютними (кількісними), відносними (порядковими, рейтинговими). Але всі вони за кваліметричними методами потребують оцінки своєї пріоритетності – значущості, вагомості, які позначають коефіцієнтами вагомості (B_i). Коефіцієнти вагомості властивостей РТП являють собою відносні оцінки з обов'язковою умовою $\sum_i B_i \equiv 1.0$.

Якщо оцінки вагомості відсутні (з технічних причин), то властивостям призначають однакові ваги (наприклад, для п'яти властивостей $B_i = 1:5 = 0,20$).

Четвертий принцип: для окремих властивостей, які у формалізаціях представляють як чинники або фактори, можуть встановлюватися стандарти якості, за якими визначають їх значущість у формуванні загальної якості РТП. Якщо, скажімо, стандарт якості позначений як 100-бальний, то властивість з 70 балами матиме оцінку 0,70, з 27 – 0.27 і т.д. У загальній моделі кваліметричної оцінки РТП (рис.1) такий прийом позначений додатковою індексацією критеріїв чинників (K_i) від 0 до m.

П'ятий принцип: визначення абсолютних показників властивостей у специфічних для кожного чинника одиницях вимірювання. Наприклад, у факторно-критеріальних моделях, які розглядатимуться далі, абсолютними показниками можуть бути: бали, тестові й рейтингові оцінки тощо.

Шостий принцип – на перших стадіях кваліметричного оцінювання можуть використовуватися різні діагностичні рубрикації.

Сьомий принцип – отримані абсолютні показники властивостей (чинників) трансформуються у кваліметричні оцінки – відносні показники, які визначаються зіставленням абсолютного показника P_i з еталонним (базовим) показником P_1 . Реалізація цього принципу дає можливість порівняти прості властивості якості, навіть якщо вони вимірюються в різних одиницях.

Восьмий принцип – узагальнюючий: якість цілого – у нашому прикладі загальна якість РТП (рис. 1), визначають поєднано всі якісні і кількісні показники його складових частин – чинники різних ієрархічних рівнів.

Висновки. Новим напрямом оцінки умов і ресурсів РТД є міждисциплінарна предметна область кваліметрії. Кваліметричні методи дають можливість перейти від традиційних і доволі спрощених бальних оцінок умов і ресурсів РТП, до їх більш обґрунтованих, статистично формалізованих і співставлених з реальними характеристиками соціального попиту на різні види і форми РТД, методичних підходів і прийомів. Сформульовані методологічні принципи використання кваліметричних підходів для оцінювання РТП рекреаційно-туристичного потенціалу на засадах поєднаного використання сукупності кваліметричних шкал та експертної оцінки якісних показників і характеристик, що не мають кількісного виразу. Кваліметричні шкали дають можливість якісно і напівкількісно впорядкувати і ранжувати ресурсні характеристики і показники, а їх оцінювання соціальними методами – експертна оцінка, анкетування та спеціалізовані обслідування, наближує рекреаційно-туристичний потенціал до кількісного виразу.

Список використаних джерел:

1. Azgaldov G., Kostin A., Alvaro E. The ABC of Qualimetry : The Toolkit for measuring. Ridero, 2015. 167 p.
2. Гудзь М.В. Аналіз використання потенціалу курортно-рекреаційних територій на основі кваліметрії. *Вісник економічної науки України*, 2008. № 2(14). С. 36-38.
3. Джерелюк Ю.О. Обґрунтування вибору методу оцінювання якості обслуговування в туристичних підприємствах. *Вісник ХДУ. Серія Економічні*

науки, 2021. № 41. С. 27-31. DOI: <https://doi.org/10.32999/ksu2307-8030/2021-41-5>

4. Дмитренко Г.А., Ануфрієва О.Л., Бурласенко Т.І., Медвідь В.В. Кваліметрія в управлінні: гуманістичний контекст. Навч. посіб. Київ, 2016. 335 с.
5. Сергєєва О.А. Застосування кваліметричного підходу до комплексної оцінки якості роботи суб'єктів туристичного бізнесу. *Науковий вісник НЛТУ України*, 2013. Вип. 23(15). С. 316-322.
6. Топчів О.Г., Коломієць К.В., Сич В.А., Яворська В.В. Структурування рекреаційно-туристичного потенціалу на засадах географічного середовища: Монографія. Кам'янець-Подільський, 2020. 332 с.
7. Циба В. Т. Основи теорії кваліметрії. Навч. посіб. Київ: ІЗМН, 1997. 160 с.

УДК 796.5 (914)

Sidhu Yulia

National Lviv Ivan Franko's university

The Armenian tourism as an effective recreational tool for spiritual and physical development of the individual

The article considers the territorial organisation of sports- and health tourism, natural resources base and features of development and reform of the cultural and tourist economy of Armenia. Ways and recommendations for the rational use of free time among young people are shown, through active participation in various tourist trips, as well as the promotion of green tourism in Armenia, attracting tourists and increasing their interest for an active and healthy way life. The latest changes in the tourism sector of the Republic of Armenia related to the coronavirus pandemic are also considered. Not only practical recommendations are given, but also ways of reforming and improvement of the industry together with prospects of tourism development are also reflected.

Key words: ecotourism, Armenian tourism, recreational tool, spiritual and physical development.

Сідху Ю. Туризм Вірменії як ефективний рекреаційний інструмент духовного та фізичного розвитку особистості. У статті розглянуто територіальну організацію спортивно-оздоровчого туризму, природно-ресурсну базу та особливості розвитку і реформування культурно-туристичної економіки Вірменії. Показано шляхи та рекомендації, щодо раціонального використання вільного часу молоді через активну участь у різноманітних туристичних поїздках, а також популяризацію зеленого туризму у Вірменії, залучення туристів та підвищення їх інтересу до активного та здорового способу життя. Також розглянуто останні зміни в туристичній сфері Республіки Вірменія, які виникли в результаті пандемії коронавірусу. Надано не лише практичні рекомендації, а й відображено шляхи реформування та вдосконалення галузі, а також перспективи розвитку туризму.

Ключові слова: *екотуризм, туризм Вірменії, рекреаційний засіб, духовний та фізичний розвиток.*

Society is changing constantly and trends, both economic and social, affect the development of tourism. It is very important for the tourism sector to assess changes at an early stage and therefore, the scientific apparatus of recreational geography and tourism requires a constant revision change analysis.

In the field of tourism, new opportunities have opened up, as a result of which information resources have become one of the most important sources of tourism development both for attracting tourists and providing the desired rest on the territory. The assessment of tourist information resources is of great importance, identifying their weaknesses in order to eliminate and constantly supplement the information what is not enough at the present day.

As in all geographical sciences, including recreational geography, an important scientific tool research are becoming geographic information systems (GIS). If their traditional advantage was considered the ability to collect and process data quickly, then nowadays, in particular for tourism, an advantage of GIS is the ability to visualize the data obtained. Moreover, due to new technologies it is possible to provide information in the form of interactive maps for both tourists and other stakeholders using an open internet access.

An important trend in the development of tourism is the growing number of tourist regions with rich historical past. One of such regions is the Republic of Armenia (RA). This process in the republic contribute both- its historical heritage and unique culture, as well as natural attractions. As the country is mountainous and landscapes are unstable to human influence, it is very important to take into account the environmental aspects when organising any type of tourist activity. The latter circumstance becomes relevant in connection with the beginning of the tourists flow into the country in the XXI century, which was mostly unorganized. Therefore, dozens of places have experienced a heavy tourist load. And many more remoted or hidden places, but no less attractive, stayed being unnoticed.

The relevance of this article is due to the growing interest of foreign tourists to the country and with the domestic interest in tourism development. Armenia does not have rich underground resources and a strong economy, so tourism and tourism resources are becoming of a strategic importance for the development of the country. The question of choosing a direction in the development of tourism is flowing up from the existing tourist potential.

The Sevan lake basin in Armenia has a large tourist resource that is not in use today. There are several reasons for this: lack of investment and underdeveloped infrastructure. For using the capacity it is necessary to solve some of the region's most important problems with the help of local and foreign speakers. In addition to traditional holiday destinations, there are resources for the development of hiking and biking tourism. Many churches and monuments are located in hard reached places and therefore can be a real find for lovers of active recreation.

The problem of using water for energy production remains to be relevant. Of course, for Armenia – a country without natural reserves of fuel resources,

hydropower plays a great role not only from an economic point of view, but also from a strategic one. And the preservation of most rivers becomes problematic due to unpredictable use in energy and metallurgy industry. Mining companies do not sufficiently purify the water being used in the process of processing ore and such water is discharged into the furnace. As a result, dirty water pollutes clean, 20 times more than having its volume. The most polluted rivers are Handan, Debit and Nokhchii, where harmful substances appear, and as the result the question of suitability for agriculture comes up. In the summer period it is impossible to swim in rivers below industrial canyons. The recreational area is shifting to channels, but sometimes the displacement is impossible due to the terrain, as we lose the river as a recreational object.

A wave of dissatisfaction was caused by a new project for the development of hydropower in Armenia [1]. In the program plan is to build several large and 150 small hydropower plants for strategic purposes. Lots of hydropower are already under construction, and some have been already built. As a result, changes will take place in the appearance of rivers, as well as possible differences that will affect on the ecological condition.

The most attractive and large waterfalls in Armenia are Shakinsky (18 m) on the Shaki river (a tributary of the Vorotan), is flowing in southern Armenia, Torchekan (22.5 m) on the river Chichkhan (a tributary of the Debet), is located in the north-western part of the country, Jermuisky (68 m) on the Arpa river (70 m) on the Kasagh river. Waterfalls are one of the most attractive and special phenomena of the region. The construction of hydroelectric power plants on rivers where waterfalls are located, regardless of their size, is threatened by negative consequences. In the course of hydro-engineering works the river can change its appearance, and as a result, the waterfall can disappear completely along with its microlandscape.

The Churchill River is a striking example of the impact of hydropower on the appearance of the river. Churchill Falls 75 m high, is located in the province Newfoundland and Labrador of Canada. In 1971 after Churchill Falls hydroelectric plant construction, the river was completely set aside for electricity generation. Churchill Falls does not exist as a waterfall since 2009. The same situation happened to Shaki Falls after a hydroelectric power plant construction on the Shaki river in 1998. It became a manageable waterfall, and not everyone has the opportunity to see it in all its glory.

Due to prolonged human activity, pristine nature has been severely affected, especially forests. The organizers of ecotourism should pay special attention to them. Today forests occupy only 9% of the state. Their large area is located on the outskirts of the country: in the northeast and southwest. The Khosrivsky Forest Reserve (picture 1) and the Dilijan National Park (picture 2) have comparable rich forests and the greatest potential for ecotourism development, as they are located in central part of the country. On the one hand, in the central part live 2/3 of the population and this place is relatively remotest from the residence place of the northern and southern inhabitants' region of the country. On the other hand, this place is close to the capital, where most foreign tourists stay, and getting there is easy.



Picture 1. In Khosrivsky Forest Reserve is allowed to gather mushrooms but not for selling



Picture 2. Dilijan National Park, 2021

It is worth noting that park animation performs the necessary human functions:

- adaptive, which allows to move from everyday atmosphere to free one, meaning leisure;
- compensatory, which frees a person from physical and psychological fatigue of everyday life;
- stabilizing, which creates positive emotions and stimulates mental stability;
- informational, which allows to get and absorb new information about the country, region, people, etc.
- educational which allows to gain vivid impressions and new knowledge about the surrounding world;
- improving, which brings intellectual and physical improvement;
- advertising, which makes it possible through the animation programs of the park to make tourist a carrier of advertising country, region, tourist complex, hotel, travel company, etc.

The protection status of a natural area does not guarantee the right attitude to it. Problem is that the state can not properly protect the territory from poaching logging and hunting, due to lack of staff and funds. Meanwhile, this area is one of the most favourite recreational places of the population. Often due to unorganized, excessive attendance and negligent behaviour, Dilijan National Park is harmed. Residents of nearby settlements points, due to economic problems who are engaged in poaching, sometimes realize that it causes a severe damage to the ecology of the park. Restoring the environmental situation will require much more funds than received from poaching. This National Park has enough potential to become a centre of ecotourism. It has bright and recreational valuable features and the geographical location contributes that. Firstly, the park is located near the capital, and secondly, close to Sevan Lake, which has become a mandatory visiting place by most foreign tourists. Development of ecotourism in the national Dilijan Park will help to improve the economic situation for both the administration and the residents who are located near settlements. However, due to insufficient funding, the National Park cannot ensure the proper safety of fauna and flora. Instead of several foresters, who have to carry out round-the-clock supervision, works just one without sufficient technical support. For the same reason, difficulties with the organization of the ecological rest one the park territory come up, and the number of vacationers is large.

Nowadays the main environmental pollution occupy air and water swimming pools. The volume of emissions of harmful substances into the atmosphere is 261,000 tons (2013), which is stable during last 5 years [2]. Half of the emissions are from the road transport. The most polluted air is over the cities of Yerevan, Alaverdi and Hrazdan. Pollution of the last two cities is due to copper and molybdenum production in Alaverdi and Kajaran.

Currently, Armenia is located in a geopolitically unstable region: borders with eastern and western neighbors Turkey and Azerbaijan are closed. At the same time, local border hostilities are resumed from time to time. From that position, the situation of Armenia as an impact on tourism, has a potential threat. Tourism is not a traditional industry in the country. Adverse geopolitical situation, low level of service,

high airfare, poor road quality, lack of professional staff, poor economic condition and small investments in tourism, contribute to this.

Due to the pandemic, the Republic of Armenia is also undergoing economic and social changes. Uncertain world trends, global political and economic changes for the Republic of Armenia create an unstable economic environment. The COVID-19 pandemic affected the tourism sector in the country during the preparation period for the active season, which had to begin in the spring of 2020, before the threat of destruction of companies or temporary closure with suspension of an activity. Museums and exhibition halls began to provide services in virtual portals, hotel facilities are empty and cancel pre-booked places, break all-season agreements and large deals until June; restaurateurs, owners of cafes, bars and other catering establishments, close the business as for the tourism industry and for the local population.

The RA government has declared a state of emergency and a particularly strict regime, with restrictions on the free displacement of people and going out for citizens from homes and places of residence.

Armenia is the first country in the world which adopted Christianity at the state level and is surrounded by Muslim countries, except the northern neighbor Georgia. Ancient Greeks and Romans spoke about the beauty and mystery of Armenia. An important role for the future tourism formation played the existence of ancient trade routes. Despite the fact that the Burmese plateau presents great difficulties and obstacles for movement, due to nodal geographical location its territory has been a link between the seas of Mesopotamia with the Caspian and Black seas during a long time. Trade relations between these countries and regions lay through Armenia. The country offered its goods on the international market. The history of tourism development in Armenia can be divided into several stages.

- The first pre-tourist, until 1800; it was a time when, for various reasons, travellers and other interested people, visited the area, but which can not be equated with tourism. The most famous route through Armenia was the one that passed from Central Asia through Armenia highlands to the shores of the Black and Mediterranean seas. There were two roads leading to Armenia from Central Asia. The first was longer, but less dangerous, more reliable and proven. Mainly, this road connected the west with the east. It passed through Tehran, Tabriz and reached the valley of Araks. The path was important for the international trade. Goods from Indians and Persians went to Europe by road, which passed through Armenia to the Black Sea coast sea, the famous city of Trabzon. It was the famous Silk Road [3].
- The second, initial, stage begins in the 1800s, when the Armenian tourism development embryos appear. At that time tourism becomes an important trend in the world and especially in European countries, and people are more actively engaged in mountain climbing, make excursions to the picturesque places in nature, the cultural and historical places. Mountain resorts are becoming a favourite place among the elite of many countries. Mount Ararat attracted many as the place where Noah's ark is located. Great event is

associated with the ascent of Professor Friedrich Parrot of the Dorpat University (today Tartu, Estonia), who wrote a book about the country and his ascent. Since 1844, the German scientist Hermann Abich, who climbed Ararat in 1845, often travels in Armenia. Until the First World War, tourism had a character of school-university excursions and climbing to the tops of the mountains.

- The third stage can be called the tourism formation, when intensively begins the tourism development in Armenia, after its accession to the USSR in 1920. Moreover, the development of international and domestic tourism takes place independently of each other. The official beginning of organized tourism development in Soviet Armenia is considered 1930 year, when the "Friendship of proletarian tourism" was organized. Development is mainly in the same direction as before; sightseeing, mountain tourism, and later was added ski tourism.
- The fourth stage of development begins in the 1960s, when the local tourist routes start being used in a wide range [4]. Particular emphasis is placed on the tourism development among schoolchildren and youth. In 1973, the number of amateur tourist groups in the republic reached to 2350, and 22 thousand people passed uncategorized tourist routes of many days, performed sports and tourism standards "Tourist of the USSR" and were awarded by breastplates signs. At the same time, 60 local and 10 all-Union routes were developed and approved. In Soviet Armenia, in all areas of the economy is going on a rapid development, especially after 1960, and in connection with these new trends, mass tourism starts to develop. This is facilitated by the state policy. Infrastructure starts being formed, route-qualification commissions and control rescue service are being created, tourist clubs are being developed, and big propaganda work is being held. Excursion activity, associated with the historical and cultural heritage acquaintance among the locals was greatly developed and is still ingrained up till now. Shores of Sevan lake, mountain resorts Jermuk, Tsaghkadzor, Arzni, Ankavan, Dilijan, have become popular places of summer rest in recent years for tourists and Tsakhkadzor together with Dilijan became places of winter recreation. Mountainous territory of Armenia with rich history, health centres and mineral waters attracted the second type of tourists from other Soviet republics. Interesting and attractive for the Slavic and Baltic people were hospitality and customs of Armenian people. Today there is a popularity in the CIS countries of such resorts as Jermuk, Dilijan, Tsaghkadzor, Sevan Lakes and Yerevan as a historic city. Scientific organizations are developing, in particular Research Institute of Balneology and Physical Medicine, operating since 1930. [5]

Foreign tourism in the USSR was engaged in the organization "Intourist", a branch of which was opened in Armenia in 1932. It organized trips, recreation, excursions, training, and construction of hotels and campsites. Booklets were compiled, in which Armenia was presented in several languages.

With the help of booklets foreign tourists could get acquainted with the nature, geography, historical monuments and economic achievements of this country. One of the important events was the publication of the book "Soviet Armenia" in 1970. Work with the involving of foreign tourists, mostly included an information base.

From the 90's up to the 2000's, begins a stage of decline. Despite the relatively high hotels' comfort level, by Soviet standards, there was not just a need for hotel fund reconstruction, but also for new hotels' construction [6].

Figuratively remarked W. Kiesling [7], saying that only after the collapse of the Soviet Union Armenia has "fallen" on the tourist map of the world. In his book, were drawn interesting conclusions that can be considered true, as it was written in 1999, just on the eve of the rapid tourism development in the country. The author notes that first who came to the country were mainly ethnic Armenians, as the tourism development begins on pilgrimage. They visited Echmiadzin, Garni, Geghard, the shores of Sevan Lake, Nagorny Karabakh and the places affected by the earthquake - Gyumri and Spitak. In particular, he writes that "The impression of tourists was in the form of an emergency water supply system, mixed together with an accidental monumentality. But there is another green and richly textured Armenian landscape, the sculptor of which is a millennium of human triumph and tragedy. The gifted and generous population, mostly cut off from the external influences, remains desperately seek to demonstrate the foreign guests a traditional hospitality and proudness for their ability to survive. There is an exotic nature, sometimes beautiful to the point of heart breaking, and nowadays mostly not visited, but far from an inaccessible status.

The first tourist flows appeared in Armenia during the years of the Soviet Union, and in parallel the tourist resources of the country began being studied. Then the attractive factors were mineral waters and resort towns with their clean air. Accordingly, the recreational studies were in the nature of individual resorts describing or compiling directories of resorts. Such works are: "Tourist and resort riches of Soviet Armenia" [8], "Resorts of Trade Unions of Armenian SSR" [9], "Handbook of resorts and holiday homes RSP of Armenia: with the tourist routes addition"[10].

In the last decades of the USSR's existence, scientists, have been paying close attention to the cognitive and cultural tourism. The work of Yu.S. Putrik [11] "Tourism through the eyes of a geographer", in which the great importance is attached not only to the resort tourism and landscape attractiveness, but also is mentioned an important factor of the rich tourist potential- the ancient history of the Armenian people and its culture. Architectural heritage is also considered - both ancient and created in Soviet Armenia. A special place, the author gives to Sevan Lake, calling it "huge a glass of clear water. Yu.S. Putrik concludes: "The Caucasus is still far away from exhausting its tourist potential. Here it is necessary to master the mountains" [11, p. 44] (the Caucasus refers to Armenia, Georgia and Azerbaijan).

The assessment of the geocological situation of RA was given by G.P. Aleksanyan [12]. It is based on the pollution data of aerial and water basins, erosion and land disturbance. From the pollution the most suffer those areas where mining is conducted. High level of Yerevan's pollution is associated with the concentration of

production and cars. The least affected Vayots Dzor, where the main production is the bottling of mineral waters of Jermuk and Aragazotn, which occupies the southern and the eastern part of Aragats Mountain, where the polluting production is absent.

Most of the research on this topic in RA, performed with an emphasis on economic factors, are not complex. The use of Soviet achievements as well Western recreational geography for the analysis of RA tourist potential with the help of GIS technologies is an urgent task.

Firstly, there is no need to create a project of use such an object like a river by looking at it on the part of the interests of only one consumer, for example, on the part of energy. It is a must to calculate all side effects. When the interests of consumers clash, then preference should be given to rural economy in case to avoid the migration from villages and to create a comprehensive program of river use. As an example of such a program can be considered the Tennessee river use program, where after ten years of great conflicts, everything ended in consensus and the region began to develop actively [13].

The combination of low energy and recreational development can be a significant advantage for tourism in Armenia. Europe, Canada and the United States to apply a multifunctional approach for the use of territories. Entire tourist centres are being built around hydroelectric power plants. Approach to the development of these territories must be modern, taking into account the Western experience. Territories transformation is a complex process that must combine evolutionary, engineering and administrative approaches.

The development of ecotourism will solve the following problems: organization of recreation, protection of parks from the side of administration and prevention of harmful effects on forests by local residents. It is necessary to take up the following measures:

- The first stage. The National Park must attract the investment and form a targeted budget for the development of ecotourism in the Dilijan Park. Investors can be: the city municipality of Dilijan, as tourists will bring profit to the city; ecotourism-oriented tourism companies, the participation of which can be shown not only in the form of money; holiday homes that already are in operation on the territory, in order to increase the number of vacationers. And the help of state is also needed.
- The second stage. Conduction a scientific survey of the park in terms of the ecotourism to identify more and less attractive facets for this place, to develop ecotourism routes on different topics, create an infrastructure based on new developments and to train the specialized personnel.
- The third stage is the most important. Arranging a PR-campaign in order to attract tourists, without whom the first two stages will be in vain. Advertising and other means of attracting the tourists should be used not only in Armenia, but also in other countries. Ecotourism organizations and tour operators should be involved. So, nowadays the ecotourism is really an area of tourism that is fast developing. But sometimes, for objective and other reasons, there is a misunderstanding related to the interpretation of the

term "ecotourism" and with the assessment of its meaning. It is necessary to get rid of ambiguity of interpretation of the concept that will contribute to the development of this type of tourism. In Armenia, especially on the territory of Dilijan, the development of ecotourism is one of the guaranteed ways to save the wild nature and improve the economic situation of the local population.

A power plant is being built on the outskirts of the Lehvaz village, which is located in the basin of the Mehri river. Villages already began to feel the lack of water for irrigation. On the one hand, energy will be produced, and on the other hand, residents of five villages will be left without agriculture. Eventually, the migration will begin from the highlands, mountaneous and rural areas into cities and even abroad. The solution of this, together with many other problems in Armenia is possible with the rational integrated use of rivers. The main task of the project should become the minimization of obstacles for agricultural development in use of energy potential of rivers. It is worth in the process of small hydropower plants operation, during several months, to give the priority to agricultural use. And as the production of energy at these hydropower plants is small, it can be done without large losses. Agriculture needs irrigation, mostly in late spring and summer. That is, during the period when the least amount of energy is used.

Armenia has been on the border of civilizations: between Rome and Iran-Muslim and Christian worlds. The territory of Armenia is considered to be one of the centres of civilization appearance. Two factors that complement each other are the mountainous terrain and age-old indigenous peoples living here, already allow to understand why the territory of Armenia is of a tourist destination interest. Armenia is a mountainous country. The main part of the territory is covered with the mountains.

Anyway, the main resource in Armenia is the Sevan lake coast, which is sometimes compared to the sea. The importance of water-land boundaries for recreation is growing by the aridity of the most territory due to the position of the country in the subtropical zone and continental climate.

In the book 'Worldwide Destinations' are mentioned the meanings of the terms "recreation" and "tourism" [14]. For their explanation is introduced the term "leisure". Leisure is free time that a person can spend at his discretion. Recreation means a variety of activities that are possible during leisure. As far as leisure is free time, and recreation is a leisure activity, tourism is a kind of recreation. Tourism began to develop in the country in the 30's of last century in Soviet Armenia, however, it was based on health resorts, excursions and to a lesser extent on the planned and amateur tourism. The leading cities in this area were Tsaghkadzor and Jermuk, which attracted the tourists by its nature and clean air. In Jermuk, medical waters were in great demand as well Tsaghkadzor quickly became famous as the centre of ski resort. Later they became popular such as other resort towns- Dilijan, Ankavan and Arzni. Many foreigners were fascinated by the Sevan lake. Various people have written about the beauty of this mountain lake since ancient times. In the field of recreation and tourism, other monuments of Armenia became known, both natural and cultural.

It is possible to note changes during the last 15 years. Firstly, if in 1990 Armenia appeared on the tourist map of the world, then by 2005 it expanded its visibility and established a tourist identity. The general negative perception of the tourist nature of the country that was formed in the 90's has changed, due to the objective factors, as well as sources of information and information accessibility. World brands can be found in all areas of service in Armenia. The level of knowledge of such foreign languages as English, Spanish, French and German has increased. In many universities the staff to work in the field of service and tourism is being started to train, in particular at Yerevan State University. It should be noted that the development trends of tourism in Armenia are observed in all directions, leading to an increasing number of possible tourism types, raising the level of professionalism of staff and upgrading the infrastructure. If in Soviet times the main flow to the republic consisted of the Soviet Union citizens, nowadays a significant part of tourists are representatives of Armenian communities around the world, then follow the citizens of the European countries, the United States and Ukraine. Currently, the country's economy is developing slowly, but stable; the sphere of tourism- rapidly and the growing number of foreign tourist arrivals is a confirmation to that.

In Geharkunik, tourists are more likely to stay in the summer season and less often in the winter one, due to the beach rest near Sevan lake. Most tourists visit the city of Yerevan as a business and educational centre, and as a result the role of the capital increases.

Regarding unique and forest areas, in the hot season in these places the climate is more temperate and that fact attracts the tourists. The main part of the forests is located near the protected area, and deforestation occurs only for sanitary purposes. In this regard, of great importance are protected areas and their ecological tourism development.

Water resources are no less important factor in the tourism development. Sevan lake is one of the largest freshwater lakes in the world, located in the mountains. It is unique for Armenian value. The water level is at an altitude of about 1900 m. This lake is the only major source of freshwater in the country, mostly in the Caucasus and the Middle East. It occupies 5% of the territory of Armenia. Square mirror of the lake is 1250 km. The maximum depth is 80 m, and average is about 27 m. Water volume is 32 billion m³. Sevan is characterized by a significant variety of climatic conditions in different parts. Water temperature reaches 21°C and in winter the lake is rarely covered with ice [15].

Sevan is one of the "locomotives" of the Armenian economy. The lake is used as recreational area, a source of electricity, as well as the basis of the irrigation system and fisheries in country. The lake is one of the most popular places in Armenia. Due to the lowering of the water level in the 60's, there were some environmental problems. As a result, it was decided: to create in Sevan lake the National Park, which is a prerequisite for ecotourism development in the region [16]. Gold which is mined in the south-eastern part of the basin is processed, far from the lake, in Ararat. It can be assumed that the water and air basins of the lake are minimally and environmentally polluted and Sevan is becoming more attractive for tourism and

recreation. Forests that surround the lakes, make it to be a great place not only for beach tourism. In addition, Sevan National Park is only 60 km from Yerevan, the capital of Armenia. Fresh mountain air, lots of sunny days, cold springs, excellent mineral water and medicinal peat is the basis of resort and recreational resources of the park. The surroundings of Sevan lake are famous for monasteries, churches, ancient castles and other heritage sites that cause a great cognitive interest for tourists. In the Sevan basin there is a famous Lichk resort, where people can not only relax and learn something new, but also take care of their health.

Other water bodies, for example rivers and reservoirs, also have a great tourist and recreational importance for the country. The rivers in Armenia are mostly originated in the highlands and they are characterised by a sharp drop and high flow velocity. It's no secret that such landscapes cause a great interest among the tourists. However, due to the unpredictable use of rivers (energy, mining industry and other industries), most of them are losing their natural beauty. So, there are problems associated with the use of river resources. The territory of Armenia, as is typical for mountainous countries, has an uneven water system. Most of Armenia's rivers are small riparian and fleeting. The speed of rivers reaches its maximum in the spring due to melting snow (Picture 3).



Picture 3. The attractiveness of one landscape in comparison with another one depends on the presence in highland regions of water bodies

The rivers of Armenia belong to the Araks (76% of the territory) and the Kurin (24% of the territory) basins. In the republic there are 380 rivers longer than 10 km; the largest of them are: Araks, Ahuryan, Debet and Hrazdan. The average density of the river network increases in the area of folded gip. The nutrition of rivers is different: snowy, underground and rainy. The most aquifer rivers are Dzoraget, Ahstev, Marmarik, Vardenis, Argichi and Vokhchi. With the exception of Metsamor, rivers have a very uneven flow of water by seasons. Water mineralization is small and medium [17].

Also the natural water prerequisites for the development of tourism are sources of mineral waters. Such facilities attracted a large number of tourists in the Soviet Union from other Soviet republics. The most popular among them are Jermuk, Dilijan, Ankavan, Arzni and Bjni.

Forests are of great importance for recreation and tourism in RA, and borders of forest areas are the most attractive places. This is due to scarce forest resources, therefore, the protection and conservation of forests is extremely important. Because the problems are related, mainly for economic reasons, the ban on deforestation is not always a productive decision. Therefore, ecotourism is not only a way to solve economic problems, but also of forest preservation. In Armenia, the most promising for the development of ecotourism is Dilijan National Park. As a mountainous country Armenia has a variety of landscapes and great potential for the development of natural tourism or ecotourism in the broad sense of this word. Resources and objects can be a variety of mountains, mountain rivers, valleys, scenic landscape that can change completely and become unrecognizable in a short time.

Dilijan National Park is one of the most beautiful parts of Armenia. It was created as a protected area in 1958. The park is less than an hour away from Yerevan. The area of the park is large - 25,000 hectares, of which almost three quarters are forested. The wavy relief of the mountains covered with forest creates a special beauty. Surface features include various karst formations, such as caves. The climate is not very dry, moderately warm and humid. The temperature varies within 24 °C. The National Park is famous for its rich fauna. Mountain rivers are with beautiful valleys and crystal clear water. The park is rich in numerous springs of mineral waters. One of them has production value and is sold under the name "Dilijan" [13]. The park is rich in beautiful lakes and architectural monuments also.

The global challenge posed to humanity the panademic of coronavirus. Changing the policy and the state of the world's economic market at the large-scale level for several months of 2019-2020, a pandemic led to the fall and according to the IMF to the recession of the world's economy. According to the estimate of various experts, the recession can last during several years, until 2022-2023 year. Thus, the pandemic affected the travel tourism and hospitality industry, which became the most affected sector of the economy of many countries.

Only a sphere of services and tourism became most vulnerable during the pandemic and has undergone many changes, affected the course of world and national economics development of different countries. According to preliminary forecasts and

estimates by the World Travel and Tourism Council (WTTC) and Oxford Economics, the coronavirus can bring the tourism industry at least \$ 22 billion of losses.

There are just two ways of the future tourism development: according to one projected version, the field of tourism will recover and develop more rapidly at a new pace (as it was in 2003 and 2009); according to another version the process of services and tourism restoration (after the end of quarantine and pandemic) will be transformed and modified, and will happen at a very slow pace during several years.

It is likely that after the completion of the announced quarantine, the tourism sector in the country will gradually recover. At the same time, the necessary factors for recovery must become new developed strategic plans for sustainable tourism development, regional support domestic tourism plan, settlement program in the course of the coronavirus. As well as the problems and plan of action to preserve tourism, the tourism industry and infrastructure. All measures should be provided and involved to maintain the level of tourism development at least on minimum indicators, until the previous financial economy flows and income will not be restored, including number of international visits and trips to countries.

It is necessary to take measures in case to support and develop domestic tourism in the country, to make up a tourist anti-crisis management strategy and crisis management policy for regional tourism centres. Anti-crisis measures should be also developed, programs and new work plans for all involved and participants in the field of hospitality and tourism, including senior management of institutional structures Committee on Tourism of the Armenian Republic, the Ministry, Municipalities of the regions, the Federation of Tourism Development and other large NGOs which deal with the tourism development in the country. Therefore, it is necessary to change and review approaches in restoring tourism radically, and to reform and improve the tourism policy in the Republic of Armenia.

A developed tourist destination can be called an area where the main attention is paid to creating the entertainment, classes and improving service without raising prices. Resting parks, combining entertainment and educational functions and covering a wide range of visitors are the perspective direction in Armenian tourism industry. This stage did not come yet for RA, as the main goal of the sphere in the country is to increase the attractiveness. This means improving the country's visibility as a tourist world's destination, promotion of unique destinations and objects, development of new types of tourism and creation a favourable atmosphere for investment in the industry.

The country has a huge potential for the development of such types of tourism as ecotourism and geotourism. So, the environmental situation in RA is not critical. Despite the poor ecology, its impact on tourism in general is considered to be positive. In order to develop the tourism, it is important to explore landscapes and forests further, in terms of assessing their recreational capacity and capabilities and also organization of control over their use.

As tourism industry is still in the process, its importance in the future will increase. The great potential should be used for the development of new types of tourism, such as ecotourism, geotourism, hiking, jeeping and extreme tourism.

List of references:

1. Mnatsakanyan B.P., Water balance of Armenia., Yerevan, 2005.
2. Alexandrova A.Yu. Economy and territorial organization of international tourism. M.: Mosk. University, 1996. 105 p.
3. Hakobyan T.H. Historical geography of Armenia. 5th ed. Yerevan, 2007. 520 p.
4. Dugarenko I.A., Approaches to the geographical study of the recreational functions territory evolution. *Scientist. zap. Taur. nat. Vernadsky university. Ser. Geography.* 2012. T. 25 (64). No 2. P.121-130.
5. National Program of Energy Saving and Renewable Energy of the Armenian Republic. Yerevan, 2004.
6. Report on international visits to border posts of RA Yerevan, 2014.
7. [Electronic resource) URL: <http://www.gsdi.org/gsdiconf/gsdi10/papers/TS41.3raper.pdf> (date of appeal: 07.09.2015).
8. Dick V.V. Tourist and resort riches of Soviet Armenia / ed. prof. A.A. Hakobyan; Yerevan, 1937., 93 p.
9. Aradjanyan G.I., Topchyan J.S. Health resorts of the Armenian trade unions / Arm. resp. Board of Management trade unions resorts. Yerevan, 1972. 59 p.
10. Hakobyan A.A., Gyandzhustian R. Handbook on home recreation resorts of the USSR of Armenia. With the tourist routes application. Yerevan: Gos. ed., 1935. 300 p.
11. Preobrazhensky V.S. Theoretical foundations of recreational geography M.: Nauka, 1975. 222 p.
12. Aleksanyan G.P. Geocological features and consequences of nature territory management of the Armenian Republic (geographical aspect). Yerevan, 2013. 132 p..
13. Vedenin Yu. A Dynamics of recreational territorial systems. M.: Nauka, 1982. 190 p.
14. Beritelli P. Social network analysis in destination management // University of St. Gallen. 2009. URL: <http://etourism.economia.unitn.it/documents/3.pdf> (access date: 17.05.2015)
15. Barsegyan I.V. Problems of tourism development in Armenia and the formation of the legislative field. *Lraber: social sciences.* Yerevan, 2008, No 3. P. 151-158.
16. Galyan J.A. Ecotourism in the specially protected areas of Armenia. Yerevan, 2007.
17. Mironova Yu. N. Geoinformation systems and the Internet. *Young scientist.* 2015. No12.1. P. 39-42.

Аналіз курортних місцевостей (на прикладі Шаяну, Закарпаття)

Охарактеризовано природно-географічні та ресурсні можливості на території дослідження. Виконано аналіз ресурсного потенціалу, сучасного стану і особливостей функціонування курорту Шаян на основі запропонованої системи критеріїв.

Ключові слова: бальнеологічний курорт, "Шаян", система критеріїв для характеристики курортів.

Bozhuk T. Analysis of resort areas (on the example of Shayan, Transcarpathia). *The natural-geographical and resource possibilities are presented within the research area. The analysis of resource potential, current state and features of Shayan resort functioning are discussed on the basis of the offered system of criteria.*

Key words: SPA resorts, "Shayan", system of criteria for characterization of resorts.

Постановка проблеми та її зв'язок із важливими науковими чи практичними завданнями. Як відомо, Національною туристичною організацією 2022 рік проголошено роком оздоровчого та медичного туризму. Однак, цей рік також відзначається повномасштабним вторгненням російської агресії на Україну. Під час війни заклади розміщення надають прихисток тимчасово переміщеним особам. Однак, це тимчасове явище, і після перемоги неодмінно всі заклади розміщення в курортних місцевостях будуть надавати послуги відповідно до свого функціонального призначення.

У статті хочеться привернути увагу до ресурсних можливостей функціонування курортних місцевостей.

Аналіз останніх досліджень і публікацій, у яких започатковано розв'язання даної проблеми і на які опирається автор. Питання розвитку і функціонування курортів та курортних місцевостей у науковій літературі піднімаються і висвітлюються давно. Підготовлено ряд монографій, наприклад, Божук Т.І. [1], Гулич О.І. [2, 3], Рутинський М.Й., Стецюк О.В. [5], навчальних посібників, авторами яких є Фоменко Н.В. «Рекреаційні ресурси та курортологія» [6], різноманітної краєзнавчої інформації, як напр. [7] та інші.

Виділення невирішених раніше частин загальної проблеми, яким присвячується стаття. Територія дослідження, на перший погляд, доволі відома і вивчена частина Карпат із своєю історією застосування мінеральних вод для лікування та оздоровлення. Однак, хочеться звернути увагу на сучасний стан ресурсного та інфраструктурного забезпечення, що в свою чергу формує

надання нових курортних рекреаційно-туристичних послуг і, відповідно, може мати вплив на формування нових туристичних маршрутів.

Формування мети дослідження (постановка завдань). Метою проведеного дослідження є аналіз сучасного стану, планувально-функціональної та організаційної структури, подальших можливостей розвитку курортів

Для вирішення поставленої мети виконано такі завдання:

- складено структурно-логічну схему критеріїв характеристики бальнеологічних курортів для цілей порівняльного аналізу.

Об'єктом дослідження є бальнеологічний курорт Шаян, що в Закарпатській області.

Методи та організація дослідження. У процесі проведеного дослідження застосовано методи аналізу та узагальнення, використано матеріали власних спостережень.

Виклад основного матеріалу з аналізом отриманих наукових результатів. Враховуючи сучасні теоретичні положення курортології [1, 4], з метою проведення всебічного аналізу було визначено ряд критеріїв, які знайшли своє місце у структурно-логічній схемі, що пропонується до розгляду (рис. 1).

Обрані критерії оцінювання (чи аналізу) згруповано у шести блоках "Загальна характеристика курорту", "Географічне положення", "Природно-рекреаційний потенціал", "Інфраструктурне забезпечення", "Медичні параметри", "Проблеми і перспективи розвитку курорту", які, на нашу думку, власне і репрезентують весь комплекс необхідних характеристик.

У табл. 1 подаємо коротко особливості освоєння, потенційні можливості, стан сервісного обслуговування рекреантів, існуючі проблеми, ймовірні шляхи їх подолання та бачення майбутнього бальнеологічного курорту "Шаян".

Отже, відповідно до розробленої моделі (Рис. 1) проведено апробацію і виконано аналіз сучасного стану, планувально-функціональної та організаційної структури, подальших можливостей розвитку курортів на прикладі Шаян.

Висновки і перспективи подальших пошуків у цьому напрямку. Безумовно, що охарактеризований курорт є одним із значної кількості, зосереджених у Закарпатській області. У майбутньому доцільно провести порівняльний аналіз бальнеологічних курортів, варто виявити їх спільні та відмінні риси у сфері природо-ресурсного потенціалу, інфраструктурного забезпечення та сервісного обслуговування, територіально-планувальної організації, сучасних проблем і перспектив на майбутнє.

Подальші дослідження є перспективними у напрямку обґрунтування інвестиційних проектів щодо реконструкції та розвитку бальнеологічних курортів.

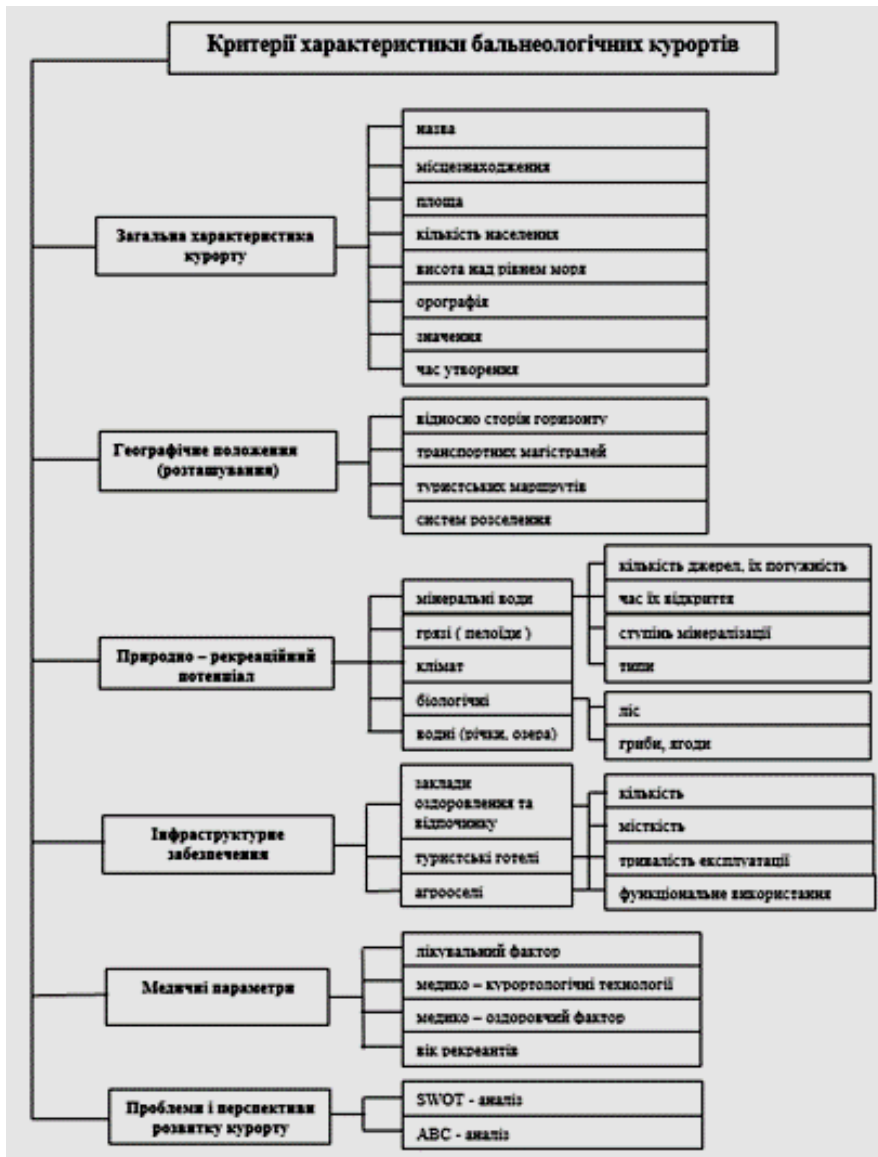


Рис. 1. Структурно-логічна схема вибору критеріїв характеристики бальнеологічних курортів для цілей порівняльного аналізу

Таблиця 1.

Аналіз курорту Шаян

Критерії	Шаян
Місцезнаходження	В Закарпатській області, Хустському районі
Площа	Точні дані площі відсутні
Кількість населення	534
Висота над рівнем моря	203 м над рівнем моря
Орографія (рельєф)	На схилах Виторлаг-Гутинського хребта
Значення курорту	Загальнодержавне
Час утворення курорту	Перші згадки у XIX столітті, як про лікувальні купелі.
Розташування відносно сторін горизонту	На пд.-сх. від міста Хуст
Розташування відносно транспортних магістралей	18 км від м. Хуст
Розташування відносно туристських маршрутів	Конкретних маршрутів немає
Розташування відносно систем розселення (у т.ч. великих міст і агломерацій)	На відстані 124 км від Ужгорода і 84 км від Мукачева
Мінеральні води, кількість джерел	3 джерела
Потужність мінеральних джерел	Немає конкретних даних потужності
Час відкриття мінеральних джерел	1818 р.
Ступінь мінералізації, типи мінеральних вод	“Шаян-242” – вуглекисла, кремниста, малої мінералізації, гідрокарбонатно-натрієва, слабокисла, холодна. Загальна мінералізація – 3,06 г/л “Шаян-4” – вуглекисла, гідрокарбонатна кальцієво-натрієва, кремниста, магнієва, середньої мінералізації, слабокисла, холодна. Загальна мінералізація – 5.2 г/л
Грязі (пелоїди)	Відсутні
Клімат	Вологий помірно-континентальний
Лісові ресурси	Твердолистяні породи, хвойні ліси
Гриби, ягоди	Присутні у великій кількості
Водні ресурси (річка, озеро)	Шаянське озеро, струмок Великий Кюблер
Заклади оздоровлення та відпочинку, їх кількість та місткість	Санаторій «Шаян», відпочинкова база «Червона Рута»
Туристичні готелі, їх кількість	Готелі: «Stupari», «Смерічка», «Марамораш», «Гніздо голубки» Готельні комплекси: «Тюльпан», «Шаян гора»
Агрооселі	Велика кількість
Тривалість експлуатації	Круглорічне
Функціональне використання	Лікування, оздоровлення
Лікувальний фактор	Бальнеологічний
Медико-курортологічні технології	Лікувально-питні, фітотерапевтичні
Медико-оздоровчий профіль	Гастроентерологічні захворювання: езофагіт, гастрит, дуоденіт, коліт (неінфекційний), виразкова хвороба шлунку, 12-палої кишки, холецистит, холангіт, гепатит, панкреатит. Захворювання сечовидільної системи: сечокам'яна хвороба (без явищ ниркової коліки), хронічний

	пієлонефрит, цистит, стан після оперативного втручання на нирках і сечовивідних шляхах. Цукровий діабет I-II типу, легкої, середньої та важкого ступенів в фазі стабільної компенсації, субкомпенсації. Захворювання опорно-рухового апарату: артрит, артроз, остеохондроз. Порушення обміну речовин (подагра). Метаболічний синдром. Синдром хронічної втоми.
Вік рекреантів	Рекреанти різного віку
Проблеми і перспективи розвитку (метод АВС – аналізу)	
Переваги	Підвищення надання рекреаційних послуг, розбудова нових готельних комплексів
Недоліки	Присутність санаторіїв, яким потрібно здійснити реконструкцію та модернізацію
Суперечливі питання	Чи віддаленість від великих урбаністичних центрів є загрозою для перспектив розвитку курорту?



Рис. 2. Красвиди Шаяну
[<https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/thumb/6/69/Shayan2.jpg/800px-Shayan2.jpg>]



Рис. 3. Курортна зона

[<https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/thumb/2/25/Shajn3.JPG/800px-Shajn3.JPG>]

Список використаних джерел:

1. Божук Т. Рекреаційно-туристичні destinations: теорія, методологія, практика. Львів: Український бестселер, 2014. 468 с.
2. Гулич О. Екологічно збалансований розвиток курортно-оздоровчих територій: питання теорії і практики: Монографія. Львів: ІРД Нану, 2007. 208 с.
3. Гулич О. Рекреаційний потенціал Українських Карпат та сучасний стан його освоєння. Львів, 2004. 56 с.
4. Рутинський М. Класифікація та типології курортів. *Вісник Львівського університету: Серія географічна*. Випуск 34. 2007. С. 236-246.
5. Рутинський М.Й., Стецюк О.В. Туристичний комплекс Карпатського регіону України. Чернівці, 2008. 258 с.
6. Фоменко Н.В. Рекреаційні ресурси та курортологія: Навчальний посібник. К.: Центр навчальної літератури, 2007. 312 с.
7. Шаян – Відпочинок в Карпатах... <https://www.karpaty.info/ua/uk/zk/kh/shayan/>

Розвиток туризму в Україні та світі на тлі військової агресії росії

Стаття містить комплексний аналіз тенденцій щодо проведення туристичного сезону-2022 в різних регіонах світу та в Україні. Розглянуто вплив на діяльність туристичного бізнесу військової агресії росії проти України та пандемії COVID-19.

Ключові слова: туризм, туристичний сезон, військова агресія росії, туристичні регіони світу, пандемія COVID-19.

Myrhorodska O. Development of tourism in Ukraine and the world against the background of russian military aggression. *The article contains a comprehensive analysis of trends in the 2022 tourist season in different regions of the world and in Ukraine. The impact of russian military aggression against Ukraine and the COVID-19 pandemic on the tourism business is considered.*

Keywords: *tourism, tourist season, russian military aggression, tourist regions of the world, COVID-19 pandemic.*

Вступ. Туризм – це та галузь світового господарства, яка зазнає суттєвих змін під впливом різних зовнішніх факторів. Зокрема, протягом 2019-2021 рр. ми мали можливість спостерігати за скороченням світових, регіональних та локальних туристичних потоків, пов'язаних із пандемією COVID-19. Новим випробуванням для світової туристичної індустрії стало повномасштабне військове вторгнення росії в Україну 24 лютого 2022 року.

Активні військові дії у «серці Європи» не могли не позначитись на перспективах щогорічного розвитку не лише туристичної галузі України, світу, а й на розвитку галузей, які тісно з нею пов'язані. Особливо суттєвого впливу зазнала галузь авіаційних перевезень, значною мірою орієнтована саме на міжрегіональні перевезення туристів.

Мета публікації – здійснити комплексний аналіз тенденцій розвитку туризму в різних регіонах світу та в Україні на тлі військової агресії росії проти нашої держави.

Виклад основного матеріалу. Ми здійснили аналіз доступних джерел інформації, щодо ситуації в туристичній галузі країн Європи, Азії, Північної Африки, які найпершими відчували вплив військових дій на території України.

Об'єктивно, найбільш суттєвих змін у 2022 році зазнає туристична індустрія країн Європи. По-перше, саме у цьому регіоні відбувається активна фаза війни, по-друге, саме на Україну та росію припадала чимала частка внутрішньорегіональних туристичних потоків. За прогнозами Euromonitor International зменшення кількості туристів з України та росії призведе до

недоотримання туристичною галуззю країн Європи у 2022 році майже 7 млрд. доларів [1].

За даними Асоціації європейських туристичних агенцій та туроператорів (ЕСТАА), війна, розв'язана росією проти України, суттєво вплинула на кількість бронювань європейськими туристами саме через «відсутність безпеки». Окрім питання безпеки, на зменшення кількості бронювань матиме вплив зростання вартості туристичних подорожей через зростання цін на енергоносії та основні товари [2].

Попередні підрахунки представників ЕАТАА говорять про те, що вартість мандрівки Європою у цьому туристичному сезоні зросте у середньому на 5-10%. Щодо «далекомагістральних» подорожей до країн ЄС та з країн ЄС у інші регіони, то їхня вартість зросте не менш ніж на 10%.

Асоціація європейських туристичних агенцій та туроператорів провела також опитування серед асоціацій-членів ЕСТАА з метою з'ясування їхньої думки щодо негативних факторів впливу на проведення цьогорічного туристичного сезону. Майже 87% опитаних на перше місце серед причин занепокоєння поставили «високі ціни на енергоносії». Понад 33% із загальної кількості опитаних вважають фактором ризику «більш тривалі та дорогі рейси». Майже 67% респондентів назвали фактором можливого недоотримання прибутків «зменшення кількості грошей на витрати» у потенційних клієнтів. Одним зі способів скоротити можливі збитки асоціації-члени ЕСТАА вважають концентрацію спільних зусиль на просуванні Європи на віддалені ринки як «безпечного напрямку» [2].

Перші зміни в галузі країни регіону почали відчувати вже в березні 2022 року. Зокрема Міністерство туризму *Болгарії* зазначає, що заповнюваність готелів у зимовий сезон становило лише 67% від аналогічного періоду (грудень-березень) 2019 року. Разом із тим, втрата туристів з України та росії компенсувалась туристами з Ізраїлю та Великої Британії [3].

На думку експертів Європейської комісії, через санкції накладені на росію у зв'язку із широкомасштабним військовим вторгненням в Україну, найбільше постраждала економіка й туристична індустрія країн Балтії (в тому числі й Польщі), Центральної та Східної Європи.

Разом із тим, деякі країни Південної Європи (зокрема *Португалія* та *Мальта*), економіка яких значною мірою залежить від розвитку туризму, постраждали не суттєво, адже є віддаленими від зони активних бойових дій. Крім того, ці країни найбільш активно відвідують громадяни Великої Британії, Італії, Німеччини та Франції. Таким чином, за прогнозами Європейської комісії, їхні втрати в туристичній індустрії будуть незначними. Навіть для Мальти, яка 2 березня 2022 р. оголосила про припинення програми «золота віза» для громадян росії та Білорусі [4].

Безперечно, основним фактором впливу на цьогорічний туристичний сезон є російсько-українська війна. Разом із тим, не варто забувати про пандемію COVID-19. Для багатьох регіонів світу це питання залишається актуальним і значною мірою впливає на туристичний сектор. Окрім того,

Європейським центром з профілактики та контролю захворювань (ECDC) підтверджено 118 позитивних випадків захворювання на *мавпячу віспу* (загалом у світі, на кінець травня – 219 випадків). У різних країнах кількість позитивних випадків цієї хвороби суттєво відрізняється: Іспанія (51), Португалія (37), Італія, Франція, Німеччина – по 5, у Канаді – 15 випадків, в Австралії – 2, в Ізраїлі, ОАЕ, Аргентині по 1 випадку [5].

У поточному туристичному сезоні країни світу по різному будуть вирішувати питання, пов'язані з епідеміологічною безпекою. Зокрема у *Швеції* із березня 2020 року діяла заборона на в'їзд до країни туристів, які не є громадянами країн ЄС. Мета такого заходу – запобігання поширенню COVID-19. Цей захід періодично подовжувався до 31 березня 2022 року. Однак Агенція охорони здоров'я Швеції визнала, що нині вакциновано значну частину населення країни, ризик захворюваності зведено до мінімуму, тому з 1 квітня 2022 року усі обмеження було знято [4].

Королівство *Норвегія* однією із перших скасувала заходи і обмеження для туристів, пов'язані із поширенням коронавірусу (ще у лютому 2022 року). Разом із тим, Міністерство охорони здоров'я країни зобов'язало проводити тестування туристів, які мають будь-які симптоми хвороби. Крім того, у квітні з'явилася заява, щодо можливого відновлення обов'язкового тестування для всіх, хто в'їжджає до країни [4].

Жорсткі обмеження щодо поширення COVID-19 зняла *Бельгія*. Однак вони зберігатимуться по відношенню до туристів, які прибувають з країн, де було виявлено новий штам хвороби. Не скрізь у країні скасовано масковий режим. Якщо у громадському транспорті наявність маски не є обов'язковою, то у медичних установах, «жвавих та багатолюдних місцях» – так. Крім того, країна стала першою, що запровадила заходи безпеки, пов'язані із новим захворюванням, виявленим у Нідерландах – віспою мавп [4].

Популярним туристичним регіоном серед жителів країн Європи є Південно-Західна Азія і зокрема *Туреччина*. Відносна близькість країни до зони активних бойових дій на території України вносить свої корективи у діяльність представників туристичної індустрії. Туристи з росії й України із задоволенням обирали для відпочинку курорти Туреччини. Однак у поточному сезоні туристичний потік із цих країн скоротився і Федерація готельєрів Туреччини зосередила свої зусилля на альтернативних ринках.

Зокрема у січні-квітні поточного року країна прийняла майже 7,5 тис. іноземних туристів. Лідером туристичного потоку за цей період стала Німеччина. Другу позицію посіла Болгарія. Третю – Іран. Фахівці туристичної галузі країни констатують зростання інтересу до відпочинку в Туреччині з боку громадян Польщі, Чехії, Словаччини, Румунії, Албанії, Ізраїлю. Зацікавленість виявляють Об'єднані Арабські Емірати [6].

Окрім того, ще в березні, Туреччина почала знімати обмеження, пов'язані з пандемією COVID-19. Зокрема було скасовано масковий режим у всіх громадських місцях. Виняток становлять лише медичні установи.

Ще однією популярною туристичною країною в регіоні є **Кіпр**, де цей сектор економіки забезпечує 14% внутрішнього валового продукту. Туристичний бізнес країни значно втратив через активні військові дії росії в Україні, адже країна була популярним місцем відпочинку саме серед росіян. Разом із тим Кіпр скасував значну частину обмежень, що були запроваджені у зв'язку із COVID-19. Зокрема, вже з 1 червня громадяни країни й туристи звільняються від необхідності носити захисні маски у закритих приміщеннях за винятком лікарень, будинків для людей похилого віку, громадського транспорту. Таким чином уряд країни сподівається заохотити до відпочинку громадян інших країн Європи та Близького Сходу [4].

У Південній Азії популярною серед туристів з країн Європи та росіян була острівна країна в Індійському океані **Шрі-Ланка**. Якщо до початку збройної агресії московії в Україні туристичний бізнес країни характеризувався позитивною динамікою (здебільшого за рахунок попередніх бронювань з боку росіян), то вже у березні турпотік (а, відповідно і прибутки) з росії та країн Європи скоротився майже на 90%. Через брак палива, пов'язаний із санкціями, що накладено на росію, суттєво скоротилися і внутрішні подорожі країною. Ще одним, стримуючим розвиток туризму фактором, залишаються обмеження, запроваджені у зв'язку з пандемією COVID-19. З метою, врятувати цьогорічний туристичний сезон (адже туризм – це основне джерело валютних надходжень для Шрі-Ланки), уряд країни активізував свої зусилля на європейському ринку. З цією метою, наприкінці травня (за даними видання Sunday Times), відбулась зустріч міністра туризму країни із послами європейських держав з питання щодо послаблення (або скасування) ковідних обмежень з боку цих держав для потенційних туристів [4].

Якщо для туристичної індустрії країн Європи та Південно-Західної Азії основним ударом стала війна на території України, то для цієї галузі в країнах Азійсько-Тихоокеанського регіону основним негативним фактором залишається COVID-19. Популярні серед туристів із країн пострадянського простору країни **Південно-Східної Азії** ще досі мають суттєві вимоги до потенційних відвідувачів.

Зокрема, **Малайзія** з 1 квітня хоча й відмінила для мандрівників проходження карантину після прибуття, однак буде вимагати від них сертифікат щеплення від COVID, негативний ПЛП-тест (має бути зроблений не раніше ніж за 48 годин до вильоту) та експрес-аналіз на COVID протягом першої доби після прибуття до країни. Необхідними також будуть страховка на покриття лікування та підтвердження бронювання житла. Якщо ж турист невакцинований, доведеться пройти п'ятиденний карантин, здати ПЛП-тест на четверту добу перебування та експрес-аналіз – на п'яту добу [4].

Разом із тим **Сінгапур** почав приймати з 1 квітня усіх щеплених від COVID-19 туристів. Однак страховка на покриття лікування (в тому числі й від коронавірусу) має бути.

За прогнозами фахівців туристичної галузі, значні втрати і в цьому туристичному сезоні буде мати **Кумай**, оскільки країна проводить жорсткі

заходи щодо непоширення спалахів нових штамів COVID. Зокрема – відбувається повне блокування окремих міст для регулювання таких спалахів.

Туристична індустрія **Таїланду** буде мати чималі фінансові втрати, оскільки суттєво залежить від туристичних потоків з Китаю [4].

Країни **Північної Африки** завжди були популярними серед туристів з країн Європи та пострадянського простору (зокрема з росії). Лідером за масштабами турпотоків завжди був **Єгипет**. Цьогорічний туристичний сезон в країні постраждає саме через повномастабну військову агресію росії проти України. Однак голова Асоціації мандрівників, туризму та подорожей країни Абдель Латіф говорить про можливу альтернативу «пляжним» туристам з росії. На його думку, необхідно змінювати туристичні програми на користь туристів із США, Канади, країн Латинської Америки та Австралії. Пропонується створення єдиної туристичної програми, яка буде об'єднувати кілька країн – Єгипет, Йорданію, Кіпр та Грецію [7].

Ще одним напрямком залучення більшої кількості туристів може стати пропозиція нової програми культурного туризму в межах власне Єгипту. Передбачається, що вона буде об'єднувати пляжний, рекреаційний, релігійний туризм, концерти духовної музики в межах Шарм-ель-Шейх та Святої Катерини. Цікавим напрямком для європейських туристів може стати відновлення круїзних турів р. Ніл, заохочення любителів археологічного туризму в Луксорі та Асуані. Названі програми пропонується просувати на ринок Франції, Німеччини, Італії, Іспанії [7].

Важливим залишається питання проведення цьогорічного туристичного сезону в **Україні**. З початком повномасштабного вторгнення росії туристичний бізнес постраждав чи не найбільше. Адже питання безпеки є базовим під час будь-якого виду відпочинку. Якщо протягом лютого-квітня мало хто з українців, що залишилися в країні, думали про майбутню відпустку, то у травні місяці запити на відпочинок почали з'являтися. До того ж, фахівці-психологи радять, навіть під час війни, не забувати про свої хобі для підтримки стабільного психологічного стану.

На сьогодні вже зрозуміло, що втрати туристичного бізнесу будуть значними, а частина туристичних компаній до кінця війни не відновлятимуть свою основну діяльність. Однак зрозумілим є й те, що бажання переключити свою увагу від негараздів, пов'язаних із війною, у населення відновлюється.

За припущеннями фахівців, відновили свою діяльність приблизно 30-40% туристичних компаній. Переважно, у відносно безпечному, західному регіоні країни.

Нині туристичний бізнес України акцентує свою увагу на пропозиціях саме в межах Львівської, Івано-Франківської, Закарпатської областей. Це переважно екскурсійні маршрути із відвідуванням музеїв, замків та короткотривалий відпочинок у горах. Цінова політика щодо туристичних послуг у межах регіону наразі майже не змінилася, адже прибутки багатьох українців під час війни суттєво скоротились. Однак вірогідність підвищення цін на послуги є високою, через суттєве підвищення цін на паливо [8].

Представники туристичного бізнесу підтверджують інформацію про те, що з'являється попит серед громадян України на відпочинок біля моря (бронюються будинки у радіусі в межах 100 км від місця постійного проживання). Голова правління Об'єднання представників туристичної трансформації України «Visit Ukraine» Антон Тараненко припускає, що можливо буде отримана домовленість із владою м. Одеси та військовими щодо виділення окремих «безпечних» ділянок узбережжя для діяльності баз відпочинку. При цьому відповідними відомствами будуть розроблені супровідні матеріали, щодо правил діяльності закладів відпочинку в умовах війни [6].

Ситуація з турами за кордон для українців є ще складнішою, оскільки через воєнний стан повністю закрито небо. Власник львівської туристичної агенції «Antoniv Tour» Тарас Антонів озвучив інформацію про те, що найбільш затребуваними нині є «евакуаційні рейси в Болгарію» (автобус + паром), яка надає українцям можливість безкоштовного відпочинку на морському узбережжі. Пропонуються також вильоти на морські курорти з території Польщі, Литви та Молдови [8].

Висновки. Узагальнивши викладене вище можемо зробити такі основні висновки:

- основним стримуючим фактором туристичного сезону 2022 в Україні та наближених до неї регіонів світу є збройна агресія росії;
- для віддалених від України туристичних регіонів актуальним стримуючим фактором залишаються протиепідемічні заходи пов'язані з поширенням нових штамів COVID-19 та мавпячої віспи;
- для туристичної індустрії України у поточному туристичному сезоні актуальним буде стриманий розвиток бюджетного внутрішнього туризму.

Список використаних джерел:

1. Euromonitor International. Офіційний сайт. URL: <https://go.euromonitor.com/...>
2. Асоціація європейських туристичних агенцій та туроператорів. Офіційний сайт. URL: <https://www.ectaa.org/en/...>
3. Міністерство туризму Болгарії. Офіційний сайт. URL: <https://www.tourism.government.bg/...>
4. Європейська комісія. Офіційний сайт. URL: <https://ec.europa.eu/...>
5. Європейський центр з профілактики та контролю захворювань. Офіційний сайт. URL: <https://www.ecdc.europa.eu/en/...>
6. Електронний ресурс. URL: <https://www.unian.ua/tourism/news/...>
7. Електронний ресурс. URL: <https://dip.org.ua/...>
8. Родак К. Як виглядає туризм під час війни. URL: https://zaxid.net/turizm_pid_chas_viyni_2022_fakti_vid_turistichnih_firm_lvova_n1542665

Історія розвитку туризму в Німеччині

У статті зазначено, що люди подорожували давно, ще з незапам'ятних часів. Однак, в давні часи це заняття було в першу чергу пов'язано з необхідністю пошуку нових джерел живлення, переселення в результаті військових дій або торгівлі. За великим рахунком, раніше подорож сприймалося більше як вимушена необхідність, і люди не прагнули залишати свої будинки без особливої потреби, адже будинок асоціювався з комфортом і затишком, а світ поза цим будинком – з небезпекою і відсутністю комфорту, над створенням якого люди так довго працювали.

Ключові слова: подорож, комфорт, туризм, переселення.

Berkutsya A., Kolomyets K. History of tourism development in Germany.
The article states that people have traveled for a long time, since time immemorial. However, in ancient times, this occupation was primarily associated with the need to find new sources of food, resettlement as a result of hostilities or trade. By and large, travel used to be perceived as a necessity, and people did not want to leave their homes unnecessarily, because the house was associated with comfort and coziness, and the world outside this house - with the danger and lack of comfort that people have worked so long to create.

Key words: travel, comfort, tourism, resettlement.

Постановка проблеми. Люди подорожували давно, ще з незапам'ятних часів. Однак, в давні часи це заняття було в першу чергу пов'язано з необхідністю пошуку нових джерел живлення, переселення в результаті військових дій або торгівлі. За великим рахунком, раніше подорож сприймалося більше як вимушена необхідність, і люди не прагнули залишати свої будинки без особливої потреби, адже будинок асоціювався з комфортом і затишком, а світ поза цим будинком – з небезпекою і відсутністю комфорту, над створенням якого люди так довго працювали. І тільки вже в 19 столітті подорожі придбали ту форму, яку ми сьогодні називаємо туризмом: подорожі для задоволення або хобі, не пов'язані з роботою або життєвою необхідністю. Проте, в усі часи були і ті, кого вабив невідомий світ, кому хотілося дізнатися, що за межами відомих і невідомих територій, долучитися до іноземних ритуалів, практик і культури, в кому сильний пригодницький дух. Німеччина перебуває на перехресті основних європейських шляхів з Півночі на Південь та із Заходу на Схід, тому німці намагались як пізнати свою країну, так і навколишній світ, побувати у своїх сусідів, так і сама територія сучасної Німеччини ставала об'єктом інтересу мандрівників, підприємців, які з часом вже зорганізувались у туристичні потоки.

Таким чином, **метою нашого дослідження** є аналіз основних етапів розвитку туризму як сфери діяльності в Німеччині.

Матеріали та методи. Аналіз останніх публікацій. Загальні питання організації туризму висвітлені в роботах закордонних та вітчизняних науковців та аналітиків, серед яких варто виокремити О. Любіцеву, М. Мальську, Н. Антонюк, П. Пуцентейло, В. Кифяка, Дж. К Холлоуей, Н. Тейлора та ін. Закордонний досвід організації туризму в провідних туристичних країнах допоможе нам досягти цієї мети. Німеччина - одна з тих високорозвинутих країн Європи, яка сьогодні «диктує» закономірності соціально-економічних стандартів та розвитку сфери подорожей та туризму.

Основні результати досліджень. На розвиток туризму в Німеччині, як і на інші держави Європи, значну роль зіграли революційні зміни в транспорті, коли в 1879 році німецькими винахідниками Готтлібом Даймлером і Карлом Бенцом було створено автомобіль з двигуном внутрішнього згорання, що дало людству швидкий і комфортний спосіб пересування. Спочатку подорожі могли собі дозволити тільки заможні люди, бо доводилося добиратися до міста по розбитим дорогам, піклуватися про ночівлі та зміну коней. Також мандрівникам при перетині кордонів доводилося платити мита за користування дорогами та інші збори. Першим «притулком» організованого туризму в Німеччині стало Макленбурзьке узбережжя Балтійського моря в кінці 18 століття у містечку Хайлігендамм, який вважали одним із перших курортів з мінеральними водами. Також відпочиваючим пропонувалися не тільки купання в мінеральних водах, а й послуги у вигляді азартних ігор, кінних прогулянок та скачок. На зміну пансіонам і «кімнатам для гостей» в будинках священнослужителів та монастирях з'являються перші готелі. Так у 1801 році в Німеччині відкривається перший готель «Бадіше Хоф» в Баден-Бадені, а перше бюро подорожей «Райзебюро Штанген» було засноване в Бреслау в 1863 році. У бюро були тісні контакти з пароплавними компаніями, і пізніше на початку 20 століття воно стало активно рекламувати та продавати морські, круїзні і розважальні поїздки [1].

Усім відомий британський підприємець Томас Кук здійснив революцію у сфері туризму: скориставшись залізницею, де він здійснив перевезення близько 600 осіб з метою прогулянки. Він бронював для клієнтів цілі залізничні склади і місця в готелях. Залишаючись поза конкуренцією, він пропонував туристам відпочинок за цілком доступними цінами. В Німеччині швидко знайшлися послідовники Кука, які почали займатися туристичним бізнесом, використовуючи переваги залізничного транспорту. Адже поїзди могли їздити в будь-яку погоду, незалежно від стану доріг, а пасажирів могли насолоджуватися видами прямо з вікон вагонів.

В кінці 19 - початку 20 століть далекі туристичні поїздки могли собі дозволити ще не всі, але поступово подорожі стають доступні середньому класу. Широкого поширення серед чиновників і службовців набув літній виїзд на дачі (Sommerfrische). Як правило, вона знаходилася недалеко від міста, основним видом використовуваного транспорту до дачі була залізниця. У заможних сім'ях дачний сезон тривав з кінця червня до початку вересня, а для сімей дрібних чиновників і робітників дачі стали доступними лише в кінці 20-х років 20 століття.

Перша світова війна, економічна депресія 30-х років, зародження і поширення фашизму зробили негативний вплив на розвиток туризму. До кінця 30-х рр. фашистські режими утвердилися в Італії, Німеччині, Португалії, Іспанії та ряді країн Східної Європи. В 1933 році нацисти, після приходу до влади, взяли в свої руки туристичний бізнес. Головною їх метою було залучити на свій бік якомога більше представників робітничого класу. Перед Другою світовою війною зростає кількість морських перевезень.

Значний імпульс розвитку масового туризму в Німеччині дав національний соціалізм і здійснюючи його ідею, керівництво країни стимулювало масовий організований туризм з метою відпочинку, причому цю діяльність направляла спеціальна організація «Сила через радість» («Kraft durch Freude») в 1933 році, що стала однією з найбільших у світі туристичних фірм. Вона пропонувала морські круїзи, які раніше були доступні виключно заможним людям. Також у цьому році був заснований імперський комітет з туризму, який підпорядковувався міністру освіти і пропаганди. Велику увагу нацистський режим приділяв організації масового відпочинку працівників і залучав до туризму все нові верстви населення, розширюючи тим самим його соціальну базу. Німеччина сприяла в організації групових поїздок на відпочинок – круїзів, залізничних турів, туристичних походів. Помірні ціни сприяли першому «туристичному буму» в Німеччині, де число туристичних поїздок зросло з 2,3 млн в 1934 р. до 5 млн в 1935 р., з 9,6 млн в 1937 р. до 10,3 млн в 1938 р., і лише в 1943 році діяльність німецьких туристичних фірм була призупинена [6].

З початком Другої світової війни внаслідок несприятливої політичної обстановки для туризму настала вимушена перерва в цій сфері громадської діяльності. У 1947 році відкрилася установа, яка займалася організацією відпочинку працівників по лінії Вільних Німецьких Профспілок. Вона виникла на базі приватизованих підприємств дозвілля в зонах відпочинку. У цих місцях будуються кемпінги, мотелі та молодіжні табори, перш за все на узбережжі Балтійського моря, на берегах озер, в гірській місцевості. Однак, з початку 50-х років прискореними темпами йде будівництво будинків відпочинку. Саме в ці роки починає розвиватися міжнародний туризм, основним організатором якого стає «Туристичне Бюро НДР» (1957) [3].

З кінця 60-х – початку 70-х років туристична діяльність набуває планового характеру і починає займати гідне місце в загальноекономічному процесі країни. Також впроваджуються туристичні поїздки в країни соціалістичного табору. Однак, фінансові та матеріальні фонди і кошти, що виділяються на туризм, були значно менше тих, які йшли на сільське господарство, освіту та ін. Підставою для бурхливого розвитку внутрішнього і зарубіжного туризму послужило значне зростання добробуту народу, введення п'ятиденного робочого тижня, збільшення тривалості відпусток з 15 до 21 дня. Економічні успіхи Західної Німеччини призвели до відродження туристичної галузі. Багато, хто вирушали в дорогу вже на власних автомобілях. У 1970-і роки маршрути відпусток стали більш різноманітними. Особливо німцям полюбилися Італія та Іспанія. Зростаючі зарплати і відносно низькі ціни відпускнух путівок зробили відпочинок доступним кожному.

Однак, з середини 80-х років в НДР склалася дещо інша ситуація. Через низку помилок в економіці, плануванні та управлінні народним господарством спостерігається спад в зарубіжному туризмі НДР, і все більше на передній план виходять заходи, спрямовані на створення місць і зон відпочинку для внутрішнього туризму. Подорожі всередині країни домінують у сфері дозвілля. Контроль виїзду за кордон і в'їзду в НДР стала однією з найважливіших суспільних проблем, яка в кінцевому підсумку послужила однією з передумов революції в 1989 року. Вибір був, але не надто широкий: громадяни НДР могли відправитися в сусідні соціалістичні країни, Угорщину, Чехословаччину, Польщу або СРСР. Лише з падінням Берлінської стіни в 1989 році східні німці здобули повну свободу пересування [1].

Туризм є важливою і невід'ємною частиною економіки країни. Для підтримки конкурентоспроможності туристичної галузі Німеччини на світовому ринку уряд проводив заходи за трьома напрямками: підвищення якості туристичних послуг, реалізація проектів державно-приватного партнерства в сфері туристичної інфраструктури, розвиток інноваційних технологій в містах. Результати проведеної урядом політики, які полягають у підвищенні привабливості туристичної галузі Німеччини в світі, доводять ефективність цих заходів. Так, за підсумками 2015-2019 рр. [5] рейтингу Всесвітнього економічного форуму з конкурентоспроможності туристичної галузі Німеччина займає стабільно 3 позицію серед 140 світових економік, лідерство країна утримує п'ять років поспіль, що говорить про високий туристичний потенціал Німеччини. У сфері туризму зайнято понад 3 млн. чоловік (6,8% від усіх зайнятих). У 2019 році кількість туристичних прибуттів була 37 млн відвідувачів, обсяг надходжень від міжнародного туризму US \$39,823.4 млн.

Всередині країни найпопулярніші регіони серед німців для проведення відпусток це п'ять федеральних земель, на які припадає більшість відпускнух

поїздок німців. Причини популярності цих регіонів різні. Значна частка Баварії в цьому розподілі обумовлена найбільшою площею цієї федеральної землі в Німеччині, а також розвинутою інфраструктурою туризму для проведення відпочинку в передгір'ях Альп і Тюрингському лісі. Мекленбург-Передня, Померанія, Шлезвіг-Гольштейн і Нижня Саксонія привертають увагу німців узбережжями Балтійського і Північного морів; а на території Баден-Вюртемберга розташований знаменитий ліс Шварцвальд [2]. На сьогоднішній день усі основні потоки в'їзного туризму Німеччини формують країни, що знаходяться географічно поруч з нею, але як свідчать статистичні дані, в недалекому майбутньому на основними країнами-донорами туристів будуть азіатські країни (Китай, Індія, Японія, Тайвань, Південна Корея) [4].

Висновки. Отже, ще здавна люди прагнули якомога більше дізнатися про інші землі. Їх найдавнішими та найпримітивнішими мотивами були розширення земель, їхнє завоювання або міграція. В цьому процесі відбувалося вивчення місцевого населення, тих ресурсів, які були на нових територіях, і як наслідок – часта асиміляція і переселення. Оскільки німці завжди були самою подорожуючою нацією, що освоювала не тільки європейські суміжні країни, але й найбільш віддалені від Німеччини регіони земної кулі – Китай, Японію, Таїланд, Австралію, то саме ці особливості менталітету німців привели до передових позицій Німеччини в європейському туризмі. На сьогоднішній день Німеччина є однією з «великої сімки» найбільш економічно розвинених держав світу, посідає перше місце в Європі і займає лідируючі позиції у рейтингу конкурентоспроможності туристичного сектору як за кількістю прибуттів до країни, так і за обсягом надходжень від туристичної діяльності.

Список використаних джерел:

1. Кнодель Л.В. Туризм та туристська освіта в Федеративній Республіці Німеччині : монографія. Київ : ФОП Кандиба Т. П., 2019. 219 с.
2. Кучинський П. Туризм як фактор економіки Німеччини. URL: <http://dspace.wunu.edu.ua/bitstream/316497/5869/1/%D0%9A%D1%83%D1%87%D0%B8%D0%BD%D1%81%D1%8C%D0%BA%D0%B8%D0%B9%20pdfpdf>
3. Мальська М.П., Антонюк Н.В., Занько Ю.С., Ганич Н.М. Країнознавство: теорія та практика. Підручник. К.: Центр учбової літератури, 2012. 528 с.
4. Federal Statistical Office. Current data on the tourism industry – Short Version, Economic meaning and sustainability. 2021 URL: <https://www.destatis.de/SiteGlobals/Forms/Suche>
5. Germany. Travel & Tourism Competitiveness Index 2019 edition. URL: https://reports.weforum.org/pdf/ttci-2019/WEF_TTCI_2019_Profile_DEU.pdf
6. Rieger. P.: «Die historische und die psychologische Dimension. Warum reiste man früher? Warum reisen wir heute?»; in: Das Phänomen des Reisens; Berner Studien zum Fremdenverkehr Heft 19; Bern; 2002; P. 9-22.

Автотуризм як один із перспективних напрямків туризму в Україні

В статті розглянуто перспективи використання автотурів в туризмі, особливості їх організації в карантинний та позакарантинний період. Здійснено аналіз особливостей організації автотурів, визначено їх переваги та недоліки, сучасний стан та перспективи розвитку автотуризму в Україні. Запропоновано та охарактеризовано авторський тур «Вояж з українським відтінком».

Ключові слова: транспортний засіб, автомобільні тури, автотуризм, складання маршруту, автотуристичні напрямки, автотури Україною.

Tyutina T., Shiyana D. Autotourism as one of the promising areas of tourism in Ukraine. *The article considers the prospects of using car tours in tourism, the peculiarities of their organization in the quarantine and post-quarantine period. The analysis of features of the organization of autotours is carried out, their advantages and disadvantages, a modern condition and prospects of development of autotourism in Ukraine are defined. The author's tour "Voyage with a Ukrainian shade" is offered and characterized.*

Key words: vehicle, automobile tours, autotourism, route drawing up, autotourism directions, autotours to Ukraine.

Постановка проблеми. У зв'язку з веденням карантинних обмежень, спровокованих коронавірусною хворобою COVID-19, майже в усіх країнах світу призупинили свою діяльність більшість галузей, не виключенням став і міжнародний туризм. Виникли обмеження в міжнародному переміщенні туристів, були призупинені міжнародні транспортні перевезення, занепад спіткав готельні заклади, туристичні та супутні підприємства тощо. Найуразливішими та найбільш постраждалими виявилися авіаіндустрія, круїзний та готельний бізнес, туристичні підприємства та підприємства, що отримують прибуток від туристів. Отже, поширення коронавірусу та зatoryжні карантинні обмеження суттєво позначилися на туристичній індустрії, яка зазнала значних втрат.

Єдиним можливим виходом з даної ситуації майже для всіх країн є розвиток внутрішнього туризму. Це можливість кожної країни реалізувати туристичні послуги всередині країни, таким чином відроджуючи та частково відновлюючи туристичний ринок.

Не винятком є й Україна. Поєднавши зусилля держави, місцевої влади, бізнесу та туризму, почалася популяризація внутрішнього туризму. Почали створюватися нові туристичні пропозиції, нові форми організації туристичної діяльності, нові туристичні напрямки, почали використовуватися сучасні види туризму тощо.

Все це призвело до пошуку нових та перспективних форм і видів відпочинку, серед яких можна виділити і автотуризм. По-перше, автомобіль забезпечує свободу переміщення, дає можливість виконувати всі карантинні вимоги щодо переміщення та відпочинку, дає можливість подорожувати самостійно, з сім'єю, невеликою компанією однодумців. По-друге, автотури дають можливість самостійно планувати маршрут, забезпечують комфорт та зручну швидкість переміщення, визначають час на зупинки та відвідування туристичних об'єктів, що робить подорож більш змістовною, різноманітною, насиченою враженнями.

Саме це і спонукає людей користуватися автотранспортом під час подорожей та відпочинку, мандрівки викликають інтерес до природних, історичних та культурних цінностей, а територія України при цьому має потужний потенціал для розвитку автотуризму. Тож саме можливостям використання автотурів в туризмі й присвячене дане дослідження.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. В науковій літературі питання розвитку автотуризму, створення автотурів та автоподорожей недостатньо досліджено. А матеріали інтернет-ресурсів, в свою чергу, не мають науковості та теоретичності, не здійснюють аналітичний та практичний внесок в розвиток автотуризму. Освітлення та дослідження автотуризму здійснено у роботах деяких вітчизняних та закордонних науковців, серед них можна відзначити: Л.М. Устименко, О.О. Гетьмана В.І., Фастовець, М.П. Кляпа, Ф.Ф. Шандора, А. Волошановського, М.П. Мальську та В.В. Худо, В.А. Смолія, Н. Будянську, І.Г. Смирнова, Мері Беліс, Клода Левей-Нізероля, Андре Трімбаха, Дена МакКенел та інші науковців.

В цілому, досліджень присвячених автотуризму в науковій літературі небагато, а виходячи із ситуації, обумовленої пандемією COVID-19, обмеженістю в закордонних подорожах та використанні громадського транспорту, зростає потреба в дослідженні та подальшому розвитку автотуризму як одного із перспективних напрямків туризму в Україні.

Мета статті – здійснити аналіз особливостей організації автотуризму в Україні, можливість їх використання в туристичній діяльності України.

Виклад основного матеріалу. Автотуризм досить новий напрямок в Україні й займає окрему, майже нерозвідану нішу на туристичному ринку, тому потрібно його досліджувати, розробляти та впроваджувати. Невелика кількість туристичних підприємств в Україні займається розробкою та реалізацією автотурів, хоча у Світі він досить поширений та популярний.

В ХХ столітті з'явився автомобіль, який з часом удосконалювався, був створений новий двигун внутрішнього згорання, що характеризувався високою економічністю та швидкістю. Завдяки таким технічним показникам та можливостям, на початку ХХ століття розвиток автотранспорту набув значних масштабів, а подорожі на автомобілях - найбільшої популярності. Автомобіль використовувався не тільки як транспортний засіб, а головним чином як автомобіль для самостійних мандрівок, як засіб для перевезення туристів, а самі подорожі отримали назву «автотуризм».

Словник іншомовних слів дає наступне визначення поняття автотуризм (від *авто...* і *туризм*) – туристські подорожі на автомобілях [17].

Електронна енциклопедія «Вікіпедія» визначає автомобільний туризм (автомобільний туризм, мототуризм, туризм на власному автомобілі, караванінг-туризм, автобусний туризм, автосафарі-туризм), як подорожі туристів до країн або місцевостей, що відмінні від їхнього постійного місця проживання, в яких основним засобом пересування виступає приватний транспорт, транспорт від фірми або орендований автототранспорт»[9].

Фастовець О.О. характеризує автомобільний туризм як «систему підприємств, що забезпечують туристів, які подорожують на власному або орендованому автомобільному транспорті» [20].

В іншомовних джерелах це поняття визначають як «*car tourism*» і «*drive tourism*». Зокрема, Вальдемар Кадні до «*car tourism*» відносить всю діяльність, що здійснюється під час туристичної поїздки (включаючи ділові поїздки), як одну з основних туристичних цілей відвідування культурно-пізнавальних об'єктів, об'єктів і місць, пов'язаних з історією, виробництвом, презентацією та використанням автомобілів, а також участь в автозаходах» [1].

Науковці Брюс Прайдо та Дін Карсон поняття «*drive tourism*» визначають як подорож з використанням транспортних засобів, окрім автобусів і велосипедів, з метою огляду визначних пам'яток або відпочинку [2].

Отже, наведені переклади «автомобільного туризму» демонструють, що це поняття застосовується у широкому сенсі та не має чітких меж свого визначення. Узагальнивши їх можемо сказати, що «автотуризм - це подорож туристів країною або місцевістю, з пізнавальною метою чи відпочинком, в якій основним засобом пересування є автомобіль».

Згідно з Законом України «Про туризм», автомобільний туризм внесений до переліку видів туризму як окремий вид туризму [16] і класифікується за [4, 10, 11, 12]: формою власності автомобіля: на орендованому або на власному авто; за видом та категорією автомобіля на: легковому, мінібусі, на автомобілі підвищеної прохідності, кемпері або автодомі; за учасниками подорожі: тури з родиною, групами по інтересах; за кількістю автомобілів: індивідуальні або групові мандрівки; за видом маршруту: прямий, кільцевий, радіальний, комбінований; за метою подорожі: відпочинок і спорт, пізнавальний, подієвий (автоперегони, фестивалі, релігійна свята та ін.) тощо; за характером організації: плановий або самодіяльний автотуризм; за тривалістю перебування туристів у подорожі виділяють короткочасні та довготривалі тури.

За видами подорожей автотуризм поділяють на [11, 18]: караванінг, джипінг, сафарі, автомобільну експедицію та зимову автоподорож.

Найбільш розповсюдженим видом автоподорожей є подорож власним транспортом туристів, на закордонних курортах та курортних турах серед автотуристів дуже поширеною є послуга - прокату (оренди) автомобіля [13].

Організацію автотурів можуть здійснювати спеціалізовані туристські організації, автомобільні клуби та асоціації, при цьому пакетний тур автомобільної подорожі буде включати весь набір послуг, за виключенням

транспортних, так і самостійно туристи - самостійна організація туру. Та незалежно від шляхів організації автотуру, потрібно враховувати певні етапи та особливості розробки туру. Проаналізувавши певні інтернет-джерела та форуми любителів автоподорожей, виділимо наступні етапи розробки автомобільної туристичної поїздки [5, 7, 8, 14]:

- детальна розробка маршруту за вподобанням туристів;
- інформаційне забезпечення картами та путівниками (по маршруту та екскурсійних об'єктів, місць заправки та СТО тощо);
- розробка графіка руху;
- бронювання розміщення в готелі, motelі, кемпінгах;
- складання екскурсійної програми;
- оформлення маршрутної документації, додаткових документів в залежності від країни та маршруту;
- оформлення страховки на автомобіль (грін-карти для закордонної подорожі), страховки життя та медичну страховку (при виїзді за кордон);
- складання кошторису;
- рекомендації з оперативного планування маршруту подорожі;
- дистанційний супровід та контроль проходження маршруту.

Як і будь-який інший вид туризму, автотуризм має свої переваги та недоліки. До основних його переваг можна віднести [3, 6, 15]: свободу дій, самостійність, комфорт і зручність подорожі, мобільність, економічність, відсутність проблем купівлі квитків в сезон відпочинку, широкий вибір місця ночівлі та закладів розміщення, задоволення від відпочинку, відвідування зручних та цікавих туристичних об'єктів за власним вподобанням тощо.

Звичайно, в автоподорожах є й свої недоліки, до них можна віднести [3, 15]: несправність та поламка автомобіля в дорозі, поганий стан доріг, формажори в дорозі, висока вартість паливно-мастильних матеріалів та витрати на автосервіс, втома водія від тривалого сидіння за кермом тощо.

Проте більшість вищеперахованих недоліків можна мінімізувати та полегшити поїздку, вибравши правильно розроблений маршрут, гарний автосервіс на трасах, наявність стоянок та місць для відпочинку, а численні переваги автомобільних подорожей сприяють зросту популярності даного виду туризму, особливо в останні роки.

Географія поширення автотуризму досить значна. Такі країни як Німеччина, Іспанія, Швеція, Фінляндія, Данія, Італія, Швейцарія, Австрія, Франція, Австралія, Канада та США визнані найкращими для автоподорожей.

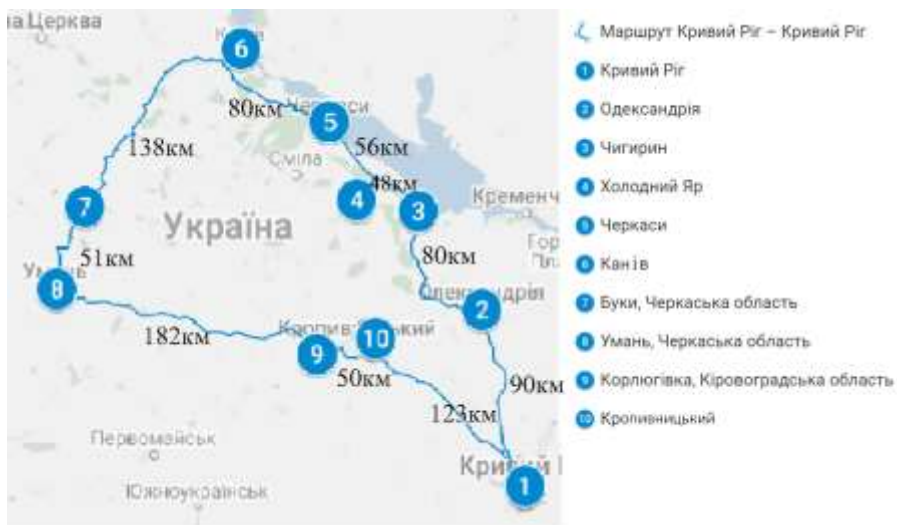
Україна теж має великий потенціал для розвитку автомобільного туризму, який в останні роки серед українців став дуже популярним. Цьому сприяв розвиток дорожньої інфраструктури, наявність якісних доріг, мережі

СТО та заправних станцій, більша доступність для громадян України якісного та надійного автомобіля. А унікальне поєднання природних та рекреаційних ресурсів, різноманітного ландшафту й великої кількості культурно-пізнавальних туристичних об'єктів, можуть задовольнити найвибагливішого туриста.

Проаналізувавши основні автотуристичні напрямки у Світі та Україні, переваги та недоліки автотуризму, особливості організації автотурів, їх туристичну привабливість, авторами дослідження було здійснено розробку авторського автотуру по Україні «Вояж з українським відтінком» [19].

Автотур складений для 6-денної мандрівки територією Дніпропетровської, Кіровоградської та Черкаської областей, розрахований на індивідуальну автоподорож одним власним автомобілем (зі зручною місткістю екіпажу 4 особи) та групову автоподорож - на 2-6 автомобілей (від 8 до 24 осіб) із можливим супроводженням гіда.

При складанні маршруту враховувалися: швидкість та шлях переміщення по маршруту, місця зупинок, ночівля та харчування, відвідування об'єктів показу, заправки та СТО, навантаження на водія, правила переміщення по маршруту, можливість економії палива та часу. Картографічне моделювання маршруту автотуру «Вояж з українським відтінком» представлено на рис. 1.



Джерело: власна розробка автора

Рис. 1. Картосхема маршруту автотуру «Вояж з українським відтінком» ()

Загальні відомості про авторський тур «Вояж з українським відтінком»:

- 1) Форма туру: автомобільний.
- 2) Клас туру: внутрішній туризм.
- 3) Сезонність туру: весна - осінь (за умови хороших погодних умов).

- 4) Спосіб переміщення: легковий автомобіль (власний).
- 5) Вид туру: індивідуальний - одним автомобілем з максимальною місткістю до 5 осіб (проте для зручності розраховувалася подорож у складі 4 осіб на один екіпаж) та груповий - 2-6 автомобілями від 8 до 24 осіб, відповідно.
- 6) Тривалість туру: 6 днів.
- 7) Вікова категорія: особи від 18 років, що є любителями автоподорожей, професійні авто туристи, діти (в якості пасажирів).
- 8) Розміщення: готелі в Чигирині, Черкасах, Каневі та Умані.
- 9) Харчування: сніданки в готелі, заклади харчування по маршруту, самостійне харчування по маршруту.
- 10) Екскурсійні об'єкти: представлені на картосхемі рис. 2.



Джерело: власна розробка автора

Рис. 2. Картосхема основних екскурсійних та туристичних об'єктів по маршруту автотуру «Вояж з українським відтинком»

- 11) Перелік послуг: розробка маршруту, складання маршрутної документації, бронювання закладів розміщення, складання туристичного та екскурсійного маршруту, послуги страхування.

- 12) Протяжність маршруту: 947 км, з них, відповідно рис. 1 міжміське переміщення складає 898 км, внутрішнє переміщення - 49 км.
- 13) Загальна тривалість туру - 133 год. з них: час перебування у дорозі - 22 год., час на екскурсії та відвідування туристичних об'єктів - 33 год., час на харчування – 6 год., вільний час, час на відпочинок у готелі - 72 год.

При складанні кошторису собівартості автотуру нами враховувалися основні калькуляційні статті: витрати на транспорт (витрати на авто, паливо), проживання, харчування, екскурсійне забезпечення, страховка авто та страховка туристів, непрямі витрати, а також податки та прибуток.

Загальна вартість туру на чотирьох осіб складає - 23 478,22 грн; вартість туру на одну особу - 5 869,55 грн; при цьому нормальний прибуток з реалізації послуг для туристичного агентства, що надає послуги в його організації складає - 1 441,94 грн.

За цим же маршрутом, загальними послугами та з урахуванням послуг гіда, що супроводжує по маршруту, вартість туру на дванадцять осіб складає - 80 982,8 грн.; вартість туру на одного туриста - 6 748,6 грн.; нормальний прибуток з реалізації послуг складає - 5035,98 грн.

Попри те, що маржинальний дохід для автотуру на 12 осіб вище, маржинальна рентабельність краща в автотурі на 4 особи та складає 14%. Вказані показники визначають автотур на 4-х осіб більш прибутковим та рентабельним для організатора туру, тому є доцільнішим для впровадження.

Нами були розглянуті і можливі методи зниження собівартості та оптимізації затрат автотурів, серед них: оптимізація окремих статей витрат, використання більш дешевого палива, праця без посередників та отримання знижок від постійних партнерів.

Даний авторський тур може впроваджуватися туристичними підприємствами Кривого Рогу, автомандрівниками та автолюбителями. А враховуючи те, що автотури особливо популярні серед української молоді, молодих пар, які подорожують веселими компаніями на одній-двох машинах, а також серед активних туристів, які не звикли проводити пасивно свою відпустку, такі тури будуть мати попит.

Матеріали дослідження можуть бути використані у науково-дослідній роботі при проведенні подальших досліджень особливостей організації автотурів Україною, а також у навчальному процесі – в ході викладання студентам закладів вищої освіти за спеціальністю «Туризм» дисциплін «Організація туристичних подорожей», «Спеціалізований туризм», «Організація екскурсійної діяльності» тощо.

Висновки. Сьогодні автомобільний туризм набирає обертів і на думку багатьох фахівців має достатній потенціал, щоб стати альтернативним традиційному відпочинку, перспективним туристичним напрямком, рушійною силою, що відновить туристичну діяльність та надасть можливість розвиватися внутрішньому туризму в країні. Враховуючи всі переваги та недоліки, автотуризм надає повної свободи дій туристу, незалежність та відчуття пригоди,

не залишить байдужим ані автолюбителів, ані професійних автотуристів, подарує незабутній душевний відпочинок у приємній дружній компанії однодумців, для яких автотуризм є не лише захопленням, а стилем життя.

Список використаних джерел:

1. Cudny W. Car Tourism. Lodz : Springer, 2018. 141 с.
2. Prideaux B., Carson D. Drive Tourism Trends and Emerging Markets. New-York : Routledge, 2011. 400 с.
3. Автомобільний туризм. URL : https://ozi.pp.ua/avtomobilnij-turizm_14073/
4. Автомобільні маршрути для подорожі Україною. URL : <https://bls.ua/blog/avtomobilnye-marsruty-dla-putesestvia-po-ukraine>.
5. Автотуризм. URL : <https://www.autocentre.ua/ua/tag/avtoturizm>
6. Будяньська Н. Особистий досвід: як почати подорожувати на автомобілі. URL : <https://tripmydream.ua/media/layfhak/osobistij-dosvid-jak-pochati-podorozhyvati-na-avtomobili>.
7. В подорож на автомобілі. URL : <https://svitom.info/turistichni-poradi/v-podorozh-na-avtomobili.html>.
8. Відпочинок на колесах : плюси та мінуси автомобільного туризму. URL : <https://www.championat.com/lifestyle/article-4365253-avtoturizm-plyusy-i-minusy-stoit-li-ehat-otdyhat-na-mashine.html>.
9. Вікіпедія: Автомобільний туризм. URL : https://uk.wikipedia.org/wiki/Автомобільний_туризм
10. Волошановський А. Автомобільна подорож. Особливості організації. URL : http://www.ukrtourism.com/about_tourism/24_47_1.html.
11. Гетьман В. І. Автотуризм чи автомобільний туризм: теорія і реальність. Київ : 2002. 185 с.
12. Кляп М. П., Шандор Ф. Ф. Сучасні різновиди туризму: навч. посіб. Київ : Знання, 2011. 334 с.
13. Мальська М. П., Худо В. В. Туристичний бізнес : теорія та практика : навч. посіб. Київ : Центр учбової літератури, 2013. 424 с.
14. Організація автотранспортних подорожей на внутрішніх та міжнародних маршрутах. URL : https://revolution.allbest.ru/sport/00397389_0.html.
15. Подорож на власному авто - плюси і мінуси. URL : <https://www.rbc.ua/ukr/news/-puteshestvie-sobstvennom-avto-plyusy-minusy-1566911852.html>.
16. Про туризм : Закон України від 16.10.2020 р. № 124-IX. Відомості Верховної Ради України. 1995, №31, ст. 24.
17. Словник іншомовних слів / за ред. О. С. Мельничука. Київ : Головна редакція «Українська радянська енциклопедія», 1985. 966 с.
18. Смолій В. А., Федорченко В. К., Цибух В. І. Енциклопедичний словник-довідник з туризму. Київ : Видавничий Дім «Слово», 2006. 372 с.
19. Тютіна Т.С. Розробка автотурів Україною : кваліфікаційна робота..Кривий Ріг : КДПУ, 2022. 79 с.
20. Фастовець О.О. Організація транспортних подорожей і перевезень: навч. посіб. Київ : Музична Україна. 2012. 190 с.

Значення пам'яток світової культурної і природної спадщини Бельгії як туристичних ресурсів

Пам'ятки всесвітньої культурної та природної спадщини під егідою ЮНЕСКО є відображенням геніальності кожного народу і об'єднують все, що створюється віками, і все, що буде збережено для майбутнього. Всього в Бельгії 15 об'єктів, оголошених Всесвітньою культурною та природною спадщиною. Чотирнадцять з них є пам'ятками культури, а один – природною. Вони користуються найбільшою міжнародною популярністю і туристичною привабливістю та представляють виняткові культурні та природні явища, які відкривають певні можливості для нового розвитку туризму в країні. Для підкреслення значення Бельгії та місця окремих країн у європейській природно-культурній спадщині, аналізуються такі показники: щільність пам'яток на 1000 кв. км. площі, кількість пам'яток на 1 млн. населення і середня кількість пам'яток на душу населення.

Ключові слова: конвенція з охорони Всесвітньої культурної та природної спадщини; об'єкти Бельгії, що внесені до списку туристичних ресурсів ЮНЕСКО.

Kozynska I. Importance of the monuments of world cultural and natural heritage in Belgium as tourist resources. *The monuments of the world cultural and natural heritage under the auspices of UNESCO are a reflection of the genius of each nation and unite all that is created for ages and everything which will be preserved for the future. Belgium sites declared World Cultural and Natural Heritage are total 9. Fourteen of them are cultural monuments and one is a natural. They are the largest international famous and tourist attractiveness and represent exceptional cultural and natural phenomena that reveal some opportunities for new tourism development in the country. To highlight the importance of Belgium, and location of individual countries in European natural and cultural heritage are analyzed indicators: share of monuments in their density, the monuments of 1000 sq. km., the number of monuments of one million inhabitants and the average number of monuments.*

Key words: *convection for the protection of the World Cultural and Natural Heritage; Belgium sites included in the UNESCO list of tourist resources.*

Вступ. З прийняттям Конвенції з охорони всесвітньої культурної та природної спадщини на XVII сесії Генеральної асамблеї ЮНЕСКО в Парижі 23.11.1972 р. було створено систему, завдяки якій світова спільнота має можливість активно брати участь в охороні культурної та природної спадщини людської цивілізації. Відтоді 193 держави-учасниці ратифікували конвенцію, що робить її однією з найбільш широко визнаних міжнародних угод та найпопулярнішою у світі культурною програмою. Бельгія ратифікувала Конвенцію про охорону всесвітньої культурної та природної спадщини 24

липня 1996 року. Перші два об'єкти, що знаходяться на території Бельгії, були занесені у список в 1998 році на 22-й сесії Комітету всесвітньої спадщини ЮНЕСКО [9].

Найважливішою особливістю Конвенції є те, що вона поєднує в одному документі поняття охорони природи та охорони культурних цінностей. Формуються дві основні групи об'єктів: культурна спадщина, яка включає пам'ятки, групи будівель та об'єктів історичної, естетичної, археологічної, наукової, етнологічної чи антропологічної цінності та природна спадщина, яка включає виняткові фізичні, біологічні та геологічні утворення, місця проживання, що знаходяться під загрозою зникнення, види тварин і рослин і території, що мають наукову, екологічну чи естетичну цінність [2].

Метою статті є обґрунтування місця Бельгії в європейській та світовій природно-культурній скарбниці шляхом аналізу статистичних показників об'єктів Всесвітньої спадщини ЮНЕСКО та їх значення як туристичних ресурсів виняткової універсальної цінності.

Виклад основного матеріалу. Часто країни з великою кількістю пам'яток культури та природи світового значення не мають необхідних фінансових ресурсів для ефективного управління та охорони об'єктів, розташованих на їхній території. Саме тому було засновано Конвенцію про охорону всесвітньої культурної та природної спадщини (з бюджетом приблизно 4 мільйони доларів США на рік), яка може бути використана для допомоги державам-членам, якщо вони цього вимагають. Допомога може мати кілька форм: дослідження, пов'язані з охороною, збереженням та відновленням культурної та природної спадщини, надання експертів, навчання, надання обладнання та коштів, довгострокові позики чи гранти [9].

Основними перевагами для країн, які ратифікували Конвенцію та об'єктів, включених до Списку всесвітньої культурної та природної спадщини, є:

- приналежність до міжнародного співтовариства, яке цінує і піклується про об'єкти світового значення;
- престиж, оскільки об'єкти, що входять до переліку, часто згадуються як каталізатор підвищення обізнаності та залучення громадськості, привабливість та основний ресурс розвитку туризму;
- доступ до Фонду всесвітньої спадщини.

Світова культурна та природна спадщина поєднує унікальні та різноманітні місця та пам'ятки. Станом на 2022 рік у списку Світової спадщини знаходиться 1007 об'єктів (зокрема 779 культурних, 197 природних і 31 змішаних) з 167 країн. ЮНЕСКО надає кожному об'єкту Світової спадщини ідентифікаційний номер; але нові включення часто включають попередні об'єкти, доповнені в рамках розширення. У результаті, ідентифікаційні номери перевищують 1200, хоча об'єктів у Списку менше. Держави, на території яких розташовані об'єкти Світової спадщини, беруть на себе зобов'язання щодо

їхнього збереження [6].

Найбільше об'єктів спадщини ЮНЕСКО, які мають культурне та природне значення знаходиться в Європі. У списку станом на 2022 рік налічується 503 об'єкти. Разом це становить 49,95 % від загальної кількості об'єктів Світової спадщини ЮНЕСКО. Культурних об'єктів 448, причому 138 з них визнані шедеврами людського генія, а природних всього 46, 23 з яких визнані природним феноменом виняткової краси і естетичної важливості. Дев'ять об'єктів відносяться до «змішаного» типу і входять до списку пам'яток культури та природи одночасно і розташовані лише у 7 країнах Європи – Іспанії, Великобританії, Албанії, Греції, Швеції, Туреччині та Північній Македонії. Понад 1/2 Списку всесвітньої спадщини ЮНЕСКО знаходиться в Європі, тому низка європейських інститутів підтримує розвиток культурного туризму, повторне відкриття культурної спадщини – його значущість та збереження. З усіх країн Європи лише 2 не мають зареєстрованих пам'яток – Ліхтенштейн та Монако [4, 7].

Одним із показників, що дають нам точне уявлення про місце окремих країн у європейській природно-культурній скарбниці, є питома вага у них пам'ятників. Країна з найбільшою кількістю зареєстрованих пам'яток – 58, та найвищою відносною часткою (11,5%) припадає на Італію. Далі йде Німеччина – 51 пам'ятка (10,1%), Іспанія – 49 пам'яток (9,7%), Франція – 41 пам'ятка (8,2%), Великобританія – 33 пам'ятки (5,7%). Бельгія займає дванадцяте місце (разом зі Швецією) із своїми 15 пам'ятками (2,98%), випереджаючи такі країни, як Швейцарія, Австрія, Нідерланди, Україна та інші. (табл.1).

З усіх країн Західної Європи лише Франція та Німеччина мають більше зареєстрованих пам'яток ніж Бельгія. Той факт, що Бельгія входить до числа 20 країн з найбільшою кількістю пам'яток у Європі, говорить про її багату та багатоглибку культурно-історичну спадщину та унікальну природу [1, 8].

Гордістю бельгійців є п'ятнадцять об'єктів у Списку всесвітньої культурної та природної спадщини: Фламандські бегінажі, Чотири суднопідіймачі на Центральному каналі та їхні околиці, Гран-Плас, Дзвіниці-бефруа Бельгії та Франції, Історичний центр міста Брюгге, Великі міські будинки архітектора Віктора Орти, Неолітичні крем'яні копальні в Сп'єнн, Кафедральний собор Нотр-Дам в місті Турне, Музейний комплекс видавництва і типографії Плантена-Моретуса, Палац Стокле, Основні копальні Валлонії, Архітектурна робота Ле Корбюзьє, видатний внесок у сучасний рух, «Колонії доброзичливості», Великі курортні міста Європи (м. Спа), Стародавні та первісні букові ліси Карпат та інших регіонів Європи. З них чотирнадцять культурних об'єктів і один природний (табл. 2) [5].

Ними не вичерпується різноманітність природних, архітектурних, мальовничих та монументальних пам'яток на території Бельгії. Об'єкти Бельгії, що включені до Списку всесвітньої спадщини, сприяють підвищенню поінформованості громадськості про них та їх виняткову універсальну цінність, яка відрізняє їх від об'єктів національної спадщини.

Таблиця 1.

Кількість пам'яток Всесвітньої культурної та природної спадщини в Європі у 2022 р.

№ з/п	Країна	Кількість пам'яток	%	№ з/п	Країна	Кількість пам'яток	%
1	Італія	58	11,5	25	Фінляндія	7	1,39
2	Німеччина	51	10,1	26	Сербія	5	0,99
3	Іспанія	49	9,7	27	Казахстан	5	0,99
4	Франція	49	8,2	28	Словенія	5	0,99
5	Велика Британія	33	5,7	29	Чорногорія	4	0,79
6	Росія	30	5,96	30	Грузія	4	0,79
7	Туреччина	19	3,77	31	Албанія	4	0,79
8	Греція	18	3,57	32	Білорусь	4	0,79
9	Польща	17	3,37	33	Боснія і Герцеговина	4	0,79
10	Португалія	17	3,37	34	Литва	4	0,79
11	Чехія	16	3,18	35	Азербайджан	3	0,59
12	Бельгія	15	2,98	36	Ісландія	3	0,59
13	Швеція	15	2,98	37	Кіпр	3	0,59
14	Швейцарія	13	2,58	38	Мальта	3	0,59
15	Австрія	12	2,38	39	Вірменія	3	0,59
16	Нідерланди	12	2,38	40	Півн. Македонія	2	0,39
17	Болгарія	10	1,98	41	Латвія	2	0,39
18	Хорватія	10	1,98	42	Ірландія	2	0,39
19	Данія	10	1,98	43	Ватикан	2	0,39
20	Румунія	9	1,78	44	Естонія	2	0,39
21	Угорщина	8	1,59	45	Молдова	1	0,19
22	Норвегія	8	1,5	46	Люксембург	1	0,19
23	Словаччина	8	1,5	47	Андорра	1	0,19
24	Україна	7	1,39	48	Сан-Марино	1	0,19

Культурна спадщина кожного народу є відображенням його винятковості та поєднує в собі все, що створювалося ним протягом століть, і все, що буде збережено для майбутнього. Важливим показником є щільність пам'яток на 1000 кв. км. площі (табл. 3).

Вирішальне значення має кількість пам'яток та площа країни. Ватикан, Андорра, та Сан-Марино входять у першу трійку через їхню вкрай малу площу. Їх коефіцієнт щільності у багато разів вищий, ніж у інших країн. Росія залишається на останньому місці через її надзвичайно велику площу порівняно з іншими європейськими країнами. За цим показником Бельгія знаходиться на 5-му місці, оскільки перевагу їй дає відносно невелика територія та більша кількість пам'яток. Вона випереджає такі країни, як Італія, Німеччина, Франція, Нідерланди, Швеція, Польща та інші, відомі на весь світ своєю багатою культурою та красивою природою.

Таблиця 2.

Об'єкти Бельгії, що включені до Списку Всесвітньої культурної та природної спадщини

№ з/п	Об'єкт	Номер об'єкту	Вид об'єкту	Рік внесення до списку
1	Фламандські бегінажі	855	Культурний	1998
2	Чотири суднопідіймачі на Центральному каналі та їхні околиці	856	Культурний	1998
3	Площа Гран-Плас, Брюссель	857	Культурний	1998
4	Дзвіниці-бефруа Бельгії та Франції	943	Культурний	1999
5	Історичний центр міста Брюгге	996	Культурний	2000
6	Великі міські будинки архітектора Віктора Орти	1005	Культурний	2000
7	Неолітичні крем'яні копальні в Спьенн (Монс)	1006	Культурний	2000
8	Кафедральний собор Нотр-Дам в місті Турне	1009	Культурний	2000
9	Музейний комплекс видавництва і типографії Плантена-Моретуса	1185	Культурний	2005
10	Палац Стокле	1298	Культурний	2009
11	Основні копальні Валлонії	1344	Культурний	2012
12	Архітектурна робота Ле Корбюзьє	1321	Культурний	2005
13	«Колонії доброзичливості»	5841	Культурний	2013
14	Великі курортні міста Європи	5932	Культурний	2014
15	Стародавні та первісні букові ліси Карпат та інших регіонів Європи	6015	Природний	2015

Таблиця 3.

Щільність пам'яток Всесвітньої культурної та природної спадщини в Європі у 2021 р. (на 1000 кв. км)

№ з/п	Країна	Кількість пам'яток	Площа, км ²	Коефіцієнт щільності
1	Італія	58	301	0,19
2	Німеччина	51	357	0,14
3	Іспанія	49	505	0,09
4	Франція	49	552	0,09
5	Велика Британія	33	244	0,14
6	Росія	30	17075	0,002
7	Туреччина	19	784	0,02
8	Греція	18	132	0,14
9	Польща	17	313	0,05
10	Португалія	17	92	0,18
11	Чехія	16	79	0,20
12	Бельгія	15	31	0,5
13	Швеція	15	450	0,03
14	Швейцарія	13	41	0,32

15	Нідерланди	12	41	0,29
16	Австрія	12	84	0,14
17	Болгарія	10	111	0,09
18	Данія	10	43	0,23
19	Хорватія	10	56	0,18
20	Румунія	9	238	0,04
21	Угорщина	8	93	0,09
22	Норвегія	8	324	0,02
23	Словаччина	8	49	0,16
24	Фінляндія	7	338	0,02
25	Україна	7	604	0,01
26	Словенія	5	20	0,25
27	Сербія	5	88	0,06
28	Казахстан	5	2725	0,001
29	Чорногорія	4	14	0,28
30	Боснія і Герцеговина	4	51	0,08
31	Албанія	4	29	0,14
32	Литва	4	65	0,06
33	Білорусь	4	208	0,02
34	Грузія	4	70	0,04
35	Ісландія	3	103	0,03
36	Вірменія	3	30	0,10
37	Азербайджан	3	87	0,02
38	Мальта	3	0,3	10,0
39	Кіпр	3	9	0,33
40	Північна Македонія	2	26	0,08
41	Латвія	2	65	0,03
42	Ірландія	2	70	0,03
43	Естонія	2	45	0,04
44	Ватикан	2	0,044	45,45
45	Андора	1	0,5	20,00
46	Сан Маріно	1	0,061	16,40
47	Люксембург	1	3	0,33
48	Молдова	1	34	0,03

Ще одним важливим показником є кількість пам'яток на 1 млн. населення (табл. 4). Аналіз даних показує, що країни з невеликою кількістю населення мають найвищі показники. Наприклад, Ватикан, в якому мешкає близько 1000 осіб, має коефіцієнт у багато разів вищий за інші країни. За ним слідує карликові держави Сан-Маріно, Андорра та Мальта з населенням менше 1 млн. осіб, а також Ісландія, Кіпр, Чорногорія та Люксембург. Бельгія посідає дев'ятнадцяте місце і випереджає такі країни, як Італія, Франція, Німеччина, Іспанія, Велика Британія, Нідерланди.

Не менш важливим показником для підтвердження провідного місця Бельгії у світовій природній та культурній спадщині є середня кількість пам'яток на душу населення станом на 2021 рік [1] (табл. 5).

Таблиця 4.

Кількість пам'яток Всесвітньої спадщини в Європі

№ з/п	Країна	Кількість пам'яток	Населення, млн. чол. (2020 р.)	Коефіцієнт пам'яток на 1 млн. чол.
1	Італія	58	60,6	0,95
2	Німеччина	51	83,8	0,60
3	Іспанія	49	46,5	1,05
4	Франція	49	65,9	0,74
5	Велика Британія	33	68,7	0,48
6	Росія	30	142,2	0,18
7	Туреччина	19	84,3	0,2
8	Греція	18	10,3	1,74
9	Польща	17	37,9	0,44
10	Португалія	17	10,1	1,7
11	Чехія	16	10,7	1,5
12	Бельгія	15	11,8	1,3
13	Швеція	15	10,3	1,45
14	Швейцарія	13	8,9	1,1
15	Нідерланди	12	17,5	0,7
16	Австрія	12	9,0	1,3
17	Болгарія	10	6,9	1,4
18	Данія	10	5,8	1,7
19	Хорватія	10	4,1	0,3
20	Румунія	9	18,9	0,5
21	Угорщина	8	9,6	0,8
22	Норвегія	8	5,6	1,4
23	Словаччина	8	5,5	1,5
24	Фінляндія	7	5,6	1,25
25	Україна	7	43,5	0,16
26	Словенія	5	2,1	2,4
27	Сербія	5	8,6	0,6
28	Чорногорія	4	0,6	6,7
29	Боснія і Герцеговина	4	3,3	1,2
30	Албанія	4	2,9	1,4
31	Литва	4	1,8	2,2
32	Білорусь	4	9,5	0,42
33	Казахстан	4	16,4	0,24
34	Арменія	3	3,2	0,94
35	Ісландія	3	0,3	6,7
36	Мальта	3	0,4	7,5
37	Грузія	3	4,7	0,64
38	Кіпр	3	0,4	7,5
39	Азербайджан	2	9,2	0,22
40	Естонія	2	1,3	1,54
41	Північна Македонія	2	2,1	0,95
42	Латвія	2	2,6	0,8
43	Ірландія	2	4,9	0,4
44	Андора	1	0,09	11,1
45	Сан Маріно	1	0,03	33,3
46	Люксембург	1	0,7	0,42
47	Молдова	1	4,03	0,24
48	Ватикан	2	0,001	2000,0

Таблиця 5.

Середня кількість пам'яток Всесвітньої спадщини в Європі

№ з/п	Країна	Кількість пам'яток	Середня густина населення, осіб/кв²	Коефіцієнт пам'яток на 1 млн. осіб
1	Італія	58	200,7	0,28
2	Німеччина	51	234,7	0,21
3	Іспанія	49	92,4	0,06
4	Франція	49	120,44	0,40
5	Велика Британія	33	278,7	0,12
6	Росія	30	8,45	3,6
7	Туреччина	19	91,8	0,163
8	Греція	18	79,0	0,22
9	Польща	17	121,03	0,14
10	Португалія	17	110,36	0,15
11	Чехія	16	135,78	0,007
12	Бельгія	15	379,86	0,04
13	Швеція	15	22,44	0,66
14	Швейцарія	13	209,60	0,062
15	Нідерланди	12	412,70	0,02
16	Австрія	12	107,40	0,111
17	Болгарія	10	62,64	0,15
18	Данія	10	134,40	0,07
19	Хорватія	10	72,60	0,13
20	Румунія	9	80,82	0,111
21	Угорщина	8	103,84	0,08
22	Норвегія	8	14,07	0,6
23	Словаччина	8	111,77	0,07
24	Фінляндія	7	16,37	0,42
25	Україна	7	72,44	0,096
26	Словенія	5	102,54	0,05
27	Сербія	5	98,87	0,05
28	Чорногорія	4	49,67	0,08
29	Боснія і Герцеговина	4	74,72	0,05
30	Албанія	4	100,10	0,04
31	Литва	4	41,75	0,095
32	Білорусь	4	45,51	0,09
33	Казахстан	4	6,0	0,667
34	Вірменія	3	108,5	0,028
35	Грузія	3	67,9	0,044
36	Ісландія	3	9,07	0,33
37	Мальта	3	1397,28	0,002
38	Кіпр	3	130,55	0,022
39	Азербайджан	2	105,8	0,020
40	Північна Македонія	2	81,02	0,024
41	Латвія	2	29,20	0,07
42	Ірландія	2	70,25	0,03
43	Естонія	2	28,4	0,070
44	Ватикан	2	1838,63	0,001
45	Андора	1	165,09	0,006
46	Сан Маріно	1	556,24	0,002
47	Люксембург	1	242,06	0,004
48	Молдова	1	119,19	0,0083

Через дуже низьку середню густоту населення Росія має найвищий коефіцієнт пам'яток, який припадає на 1 млн. населення (3,1 осіб), за нею слідує Франція, Італія, Німеччина, Греція. Бельгія посідає тридцятье місце, з коефіцієнтом 0,04. Вона випереджає такі відомі туристичні напрямки у Європі, як Чехія, Нідерланди, Мальту, Кіпр та ін. За всіма вибраними показниками Бельгія входить до 30 найкращих країн Європи, що доводить її значне місце в галузі культурних пам'яток та природних пам'яток на континенті.

Висновки. Без просторового переміщення людини не можна було б говорити про таке явище, як туризм. Туризм є прикладом освоєння та формування універсального світу особистості. Він впливає на сприйняття та структурування людиною життєвого простору, сприяючи виникненню та формуванню нових культурних, соціальних, економічних, політичних та релігійних просторових моделей. Туризм виступає засобом комунікації та саморозвитку, підвищення рівня освіти та загальної культури шляхом ознайомлення з культурою, побутом, традиціями та віруваннями, стилем та характером життя інших народів, з культурною спадщиною людства та перлинами природи.

Популяризація бельгійських об'єктів під егідою ЮНЕСКО обумовлена необхідністю їх конкурентоспроможного представлення на міжнародному туристичному ринку. Вони мають найбільшу міжнародну популярність і туристичну привабливість і є винятковими культурними і природними явищами, що відкривають нові можливості для розвитку туризму в Бельгії. Завдяки територіальній близькості більшість з них можна включити до різноманітних туристичних маршрутів. Наприклад, з точки зору туристичних ресурсів, Фландрія може запропонувати достатньо таких ресурсів. З п'ятнадцяти бельгійських об'єктів, включених у Список, п'ять розташовані у цьому регіоні (Фламандські бегінажі, Історичний центр міста Брюгге, Кафедральний собор Нотр-Дам в місті Турне, Музейний комплекс видавництва і типографії Плантена-Моретуса, «Колонії доброзичливості»), що доводить його туристичну значущість. Немає іншої частини території Бельгії з такою високою концентрацією об'єктів, що включені до Списку ЮНЕСКО. Таке комплексне включення до тематичних туристичних маршрутів може мати місце й Брюссель, де розташовані Гран-Плас, Палац Стокле, Великі міські будинки архітектора Віктора Орті. Переваги, які отримують об'єкти, включені до Списку культурної та природної спадщини ЮНЕСКО, виражаються у фінансовій підтримці в рамках різних донорських програм, широкій рекламі туристичних об'єктів, що сприяє підвищенню престижу та популярності країни.

Список використаних джерел:

1. Кількість об'єктів всесвітньої спадщини ЮНЕСКО в Європі станом на 2021 рік за країнами. URL : <https://www.statista.com/statistics/1080406/world-heritage-site-unesco-europe-by-country/#statisticContainer>;
2. Конвенція про всесвітню спадщину. URL : https://web.archive.org/web/2020052620_0434/https://whc.unesco.org/en/convention/;

3. Нові об'єкти всесвітньої спадщини 2020-2021.
4. Світова спадщина. № 101. січень 2022 року. URL : <https://whc.unesco.org/en/review/101/>;
5. Об'єкти всесвітньої спадщини в Бельгії. URL: <http://www.thesalmons.org/lynn/wh-belgium.html>;
6. Список всесвітньої спадщини. URL : <https://whc.unesco.org/en/list/>;
7. Belfries of Belgium and France. URL : <https://whc.unesco.org/en/list/943>;
8. International Day for Monuments and Sites. URL : <https://www.genevaenvironmentnetwork.org/resources/updates/world-heritage-day-2022/>;
9. Unesco La convention du patrimoine Mondial. URL : <http://patrimoine.brussels/liens/international/unesco/convention-patrimoine-mondial-efforts-belges>

УДК 911.3:656(477-25)

Колотуха Ігор

Київський національний економічний університет ім. Вадима Гетьмана

Історико-географічні аспекти розвитку громадського транспорту Києва

В статті розглядаються історико-географічні аспекти зародження та розвитку громадського транспорту Києва. Визначені 3 періоди розвитку міського транспорту. Історико-географічний аналіз розвитку громадського транспорту м. Києва проведено комплексно із врахуванням черговості появи тих чи інших видів громадського транспорту.

***Ключові слова:** громадський транспорт, історико-географічний аналіз, види громадського транспорту, Київ.*

Kolotukha I. Historical and geographical aspects of the development of public transport in Kyiv. *The article considers the historical and geographical aspects of the origin and development of public transport in Kyiv. 3 periods of urban transport development are defined. The historical and geographical analysis of the development of public transport in Kyiv was conducted comprehensively, taking into account the order of appearance of certain types of public transport.*

***Key words:** public transport, historical-geographical analysis, types of public transport, Kyiv.*

Вступ. Надзвичайно важливою складовою функціонування міст виступає їх транспортна інфраструктура, передусім – система громадського транспорту (ГТ). Міські транспортні системи потребують підвищеної уваги як сполучні елементи, що впливають на ефективність функціонування міст в цілому та окремих районів. Громадський пасажирський транспорт великого міста, яким є столиця держави – м. Київ, є однією з галузей його життєзабезпечення, від функціонування якої залежить як розвиток господарського комплексу, так і

спосіб життя населення. ГТ міста Києва, поєднуючи розрізнені частини великого міста в єдиний міський організм, покликаний забезпечувати його ефективну життєдіяльність, нормальне господарське і соціальне функціонування.

Теоретико-методологічну основу дослідження різних аспектів ГТ становлять праці вітчизняних та зарубіжних вчених Н. Пашинської, В. Дорошенка, К. Діденко, І. Рудакевича, П. Колядинського, В. Воліка (Україна), С. Бернштейна-Когана, С. Тархова, В. Персіанова (Росія), історичні аспекти становлення ГТ Києва досліджували А. Страментов, С. Брейкул, К. Брамський та інші.

Для дослідження будь-якої проблематики цікавим і важливим є історичний екскурс, оскільки розвиток суспільства приводить до змін у будь-якому середовищі, у тому числі, й у регулюванні відносин, пов'язаних з діяльністю міського транспорту. Історичний аспект розвитку міської транспортної інфраструктури дає можливість глибоко осмислити сучасну дійсність, включаючи й чинні норми, які регулюють відносини у сфері, пов'язаній з роботою міського транспорту. З урахуванням історичного досвіду формування транспортної інфраструктури, можна детально дослідити сутність і структуру, що допоможе визначити шляхи удосконалення системи міського ГТ. Комплексне дослідження відносин у сфері, пов'язаній з роботою міського транспорту, є неможливим без попереднього означення основних, базових періодів його генези.

Виклад основного матеріалу. *Громадський транспорт* – це пасажирський транспорт, доступний для широких верств населення, призначений для одночасного перевезення великої кількості пасажирів заздалегідь складеними маршрутами з обладнаними місцями для зупинок, відповідно до розкладу або попиту на перевезення. Західна економічна школа виділяє ГТ як частину громадського (публічного) сервісу, поряд із такими галузями, як освіта, охорона здоров'я, охорона правопорядку, військова справа, публічні бібліотеки, соціальні служби тощо [9].

Уявляється можливим умовно виокремити декілька періодів становлення міського транспорту, що знайшло своє відображення і у його еволюційних змінах, пов'язаних з науково-технічним прогресом на транспорті. Безперечно, сам по собі постійний розвиток міського транспорту з технічної точки зору надавав немалих підстав у формуванні нових видів транспорту, його доступністю, швидкістю та комфортністю перевезень. Заслуговує на увагу і думка А. Страментова, що виникнення масового міського транспорту та його подальший розвиток щонайтісніше пов'язані з ростом міст, їх населення і території [8, с. 6].

Вважаємо за необхідне використання загальноприйнятої періодизації історичних процесів, де для кожного періоду характерні свої тенденції та закономірності, звідки з історичної точки зору можна виділити такі періоди розвитку міського транспорту, які, як загальновідомо, слідує в історії послідовно один за одним:

- 1) дорадянський – становлення міста Києва та його розвиток за часів Київської Русі, місто у складі польсько-литовської держави, за часів козацтва та у складі Російської імперії;
- 2) радянський – Київ у часи формування української державності, місто у складі СРСР;
- 3) сучасний – Київ після проголошення незалежності України до нині [2].

Історико-географічний аналіз розвитку ГТ м. Києва, на нашу думку, слід проводити комплексно із врахуванням черговості появи тих чи інших видів ГТ.

До початку ХХ ст. першим системно організованим видом ГТ в м. Києві залишався *міський трамвай*. Київський трамвай виник наприкінці ХІХ століття. Перші проекти будівництва кінної залізниці у Києві починають надходити в міську управу з 1869 р. На початок 1886 р. міська управа оголосила конкурс на кращий проєкт такої залізниці, а у вересні міська Дума визнала найкращим проєкт відомого інженера і підприємця А. Струве. 8 липня 1889 р. А. Струве та Київська міська управа уклали між собою угоду про створення міської залізниці – приватного транспортного підприємства для міських перевезень [16, с. 6]. Договір передбачав, що А. Струве володітиме підприємством впродовж 45 років – до 1934 р. За умовами договору місто залишало за собою право викупу бізнесу через 25 років, за подвійну суму чистого прибутку, отриману за останні 5 років. У тому ж 1889 р. концесія була передана товариству Київської міської залізничної дороги. Поступово рухомий склад переводився з кінної тяги на парову, а потім – на електричну. Технічні нововведення призвели до п'ятикратного збільшення основного капіталу підприємства [1].

20 липня 1891 р. в Києві відкрився рух на двох кінних залізницях завдовжки 12,8 версти (13,7 км) Хрещатиком і вул. Вел. Васильківською. Вагони призначалися для 20-25 пасажирів. Незабаром почали застосували паровички. Однак перші місяці роботи залізниці на кінній та паровій тязі виявили неспроможність експлуатації їх в умовах горбистого рельєфу міста. Київська міська управа змушена була повернутися до пропозицій про електричний трамвай. Досліди винахідника Ф. Пироцького, який у 1880 р. успішно випробував електричну тягу, переконували в доцільності такого проєкту [1].

Отже, 1(14) червня 1892 р. одним з найкрутіших у Києві Олександрівським узвозом почався рух першого в Російській імперії пасажирського електричного трамвая. Маршрут завдовжки 1,5 км пролягав від Царської (тепер Європейська) площі до Нижньої (тепер Поштова) площі [1].

У 1893 р. трамвай було пущено на Печерськ, а у 1894-1895 рр. – вулицями Володимирською, Караваєвською (тепер вул. Л. Толстого); почала працювати трамвайна лінія, яка сполучала Лук'янівку із Сирецькими військовими таборами. У 1896 р. трамвай був прокладений Маріїнсько-Благовіщенською вул. (тепер Сакаганського) через Галицьку площу (площа Перемоги) на Сінний базар (Львівська площа). У 1899 р. – від Бессарабки до Політехнічного інституту. У 1905 р. відкрився рух трамвая до Лаври, згодом –

вулицями Прорізною і Глибочицькою. Почала експлуатуватися Звіринська лінія від Товарної станції через Печерськ, а також невелике її відгалуження вздовж Набережної [1].

Хронологічно другим після міського трамваю в м. Києві з'явився такий досить екзотичний вид міського транспорту як *фунікулер*. Поява цієї транспортної споруди була викликана великими профільними перепадами між окремими районами міста. Для організації зручного транспортного сполучення між Подолом і Верхнім містом у 1905 р. став до ладу Михайлівський механічний підйом – фунікулер. Фунікулер – це похила залізниця з канатною тягою, що з'єднує Печерський і Подільський райони міста. Регулярна експлуатація фунікулера розпочалась 8 травня 1905 р. Колії підйому простягнулися на 200 м. Спочатку фунікулер з'єднував верхню терасу Володимирської горки з вул. Боричів тік. Слід зазначити, що незвична транспортна споруда виявилася надійною в експлуатації і досить сучасною. У 1928 р. фунікулер було реконструйовано, лінію подовжено на 38 м до вул. Жданова (тепер П. Сагайдачного), поблизу Поштової площі. Зараз це одна з визначних туристичних локацій міста [3].

Перша світова, а потім громадянська війни призвели трамвайне господарство міста до повного занепаду, відбудова його почалася в 1922 р. У 20-ті рр. київські трамвайники виступили ініціаторами організації руху трамваїв за чітким графіком, автоматизації керування трамвайними стрілками і термітного зварюванню рейкових стиків, створили перший трамвайний музей. Після цього такі нововведення з'являлись у Москві, Петрограді, Харкові та інших містах.

Автобусне сполучення виникло в м. Києві у жовтні 1925 р., коли у Німеччині було придбано 10 автобусів. Їх експлуатацію було доручено Лук'янівському трамвайному парку. Саме звідси 30 жовтня автобуси вперше виїхали для перевезення пасажирів. Ця автоколона стала зародком міського автопідприємства. Першу регулярну автобусну лінію в Києві відкрито в 1925 р. за маршрутом: площа 3-го Інтернаціоналу (тепер Європейська площа) – вул. Л. П'ятакова (тепер вул. Саксаганського). В грудні того ж року було відкрито другу лінію – Деміївську. Використовували в той час автобуси марок «Мерседес-Даймлер» і «Фіат». Починаючи з 1929 р., автобусний парк міста поповнюється машинами вітчизняного виробництва: з 1932 р. – 19-місними автобусами ЗІС-18, з 1938 р. – 24-місними автобусами ЗІС-16 [4].

З кожним роком кількість пасажирів у Києві збільшувалася. Так, в 1932 р. тільки трамваєм перевозили в 2 рази більше пасажирів, ніж у 1913 р.

У 1934 р. було створено автобусно-таксомоторну базу, що розміщувалась у Боєнському провулку (тепер вул. І. Кудрі). В ній налічувалося близько 30 одиниць рухомого складу. В 1937 р. автобусний парк Києва нараховував 60 автобусів, а в 1939 р. вже близько 80 [4].

Повернення Києву у червні 1934 р. статусу столиці України викликало в житті міста особливе пожвавлення. Серед іншого, постало питання і впровадження нових видів ГТ, насамперед, *тролейбуса*. Тролейбус почав діяти

у Києві 5 листопада 1935 р. (другий у СРСР після Москви). Перший маршрут пролягав вул. Червоноармійською (тепер вул. Велика Васильківська) від вул. Загородньої (тепер вул. П. Любченка) до площі Льва Толстого. На маршруті завдовжки 3,5 км курсувало 4 тролейбуси моделі ЛК [4].

На кінець 1940 р. в місті було три маршрути: «вул. Загородня – Вокзал»; «Вокзал – площа 3-го Інтернаціоналу» (тепер Європейська площа); «вул. Загородня – площа 3-го Інтернаціоналу». Тролейбусний парк становив 47 машин, протягом 1940 р. ними було перевезено 15 млн. пасажирів [4].

На початок Другої світової війни київський внутрішньоміський електричний транспорт за обсягом перевезень займав третє місце в колишньому СРСР, налічуючи на 1941 р. більше ніж 7 тис. працівників [1].

У післявоєнні роки порушене трамвайне господарство в Києві було відновлено. Розбудова ж міста сприяла подальшому розвитку трамвайної мережі.

У післявоєнні роки київські електротранспортники налагодили виготовлення тролейбусів власної конструкції сімейства «Київ», чим започаткували в Україні тролейбусобудування. Для потреб господарства країни було виготовлено 1556 «киянок» п'яти модифікацій, переважно для українських міст. Київські електротранспортники першими в Україні завершили технічне переозброєння енергетичної бази (здійснили заміну ртутних випрямних агрегатів на тягових підстанціях напівпровідниковими, створили досконалі спеціальні частини контактної мережі, автоматизували керування тяговими підстанціями), створили спеціальний рухомий склад для обслуговування колійного та енергетичного господарства. Вперше у світовій практиці в Києві у 1966 р. було зчеплено два тролейбуси у поїзд, керований одним водієм (автором цього нововведення став молодий інженер В. Веклич). Винахід Веклича був запозичений багатьма тролейбусними господарствами міст СРСР. Максимальної кількості поїздів було досягнуто 1983 р. (296), коли в поїздах експлуатувалося 55% наявного парку тролейбусів. Тролейбусні поїзди експлуатували до 1993 р., поки їх повністю не замінили румунські та чеські тролейбуси надвеликої місткості. З 1998 р. в столиці стали експлуатувати такі ж тролейбуси виробництва авіаційного заводу «Авіант» [4].

Швидкими темпами в післявоєнні роки розвивалось й автобусне господарство міста. Кількість перевезень пасажирів в 1967 р. порівняно з 1947 р. збільшилась у 88 разів. На початку 80-х рр. у місті діяло 8 автопарків. У 1990 р. до послуг мешканців міста було 1686 автобусів, довжина автобусних маршрутів становила 884 км [4].

Але найважливіше значення в ГТ м. Києва набув *метрополітен*. Вперше ідея спорудження у Києві підземної залізниці виникла за часів Російської імперії у 1883 р. Пізніше ще декілька раз розглядалися різні проекти спорудження підземки у Києві, втім через різні обставини до конкретної реалізації справа дійшла лише у повоєнні роки. Першим у СРСР метро з'явилося у Москві та Ленінграді, а у 1960 р. було відкрито першу лінію київської підземки завдовжки трохи більше 5 км з п'ятьма станціями. З того часу цей вид

транспорту динамічно розвивався і набував широкої популярності серед киян і гостей столиці.

У 1978 р. в Києві стала до ладу перша в СРСР лінія *швидкісного трамвая*, яка пролягала на відокремленій колії без перетинів її в одному рівні з іншими видами транспорту та пішоходами (пізніше такі лінії з'явилися у Волгограді, Кривому Розі, ряді інших міст). Було освоєно експлуатацію трискладових трамвайних поїздів. Перша лінія швидкісного трамвая пройшла від площі Перемоги до Кільцевої дороги протяжністю 18,5 км. За весь час експлуатації основні елементи лінії (трамвайні колії, контактний провід, живильні кабелі, апаратура системи автоматичного регулювання швидкості руху поїздів, інженерні мережі й обладнання станцій тощо) ні разу не замінювались і сьогодні мають граничну зношеність, докорінного оновлення потребує і рухомий склад.

У 1984 р. була проведена капітальна реконструкція київського фунікулера, що надала його станціям сучасний вигляд. Особливо своєрідно виглядає нижня станція, де арки наче піднімаються нагору схилом. Київський фунікулер виконує значний обсяг перевезень. Щодоби його послугами користується 13,2 тис. киян та гостей міста. І хоч рейс триває всього 2,5-3 хвилини, пасажирів встигають помилуватися мальовничим краєвидом, що відкривається перед ними [4].

Зміна взаємовідносин на міжнародному ринку наприкінці 80-х рр. ХХ ст. втретє спонукала київських електротранспортників організувати виробництво тролейбусів власної конструкції. У січні 1991 р. з воріт заводу електротранспорту вийшов дослідний зразок зчленованого тролейбуса моделі «Київ-11». Цією моделлю тролейбуса зацікавився дніпропетровський «Південмаш» та київські авіабудівники, які згодом освоїли масове виготовлення аналогічних тролейбусів для міст України.

У 2001 р. відбулось об'єднання електро- та автотранспорту в єдине КП «Київпастранс», в якому сьогодні працює 14,5 тис. працівників.

Із 2009 р. в місті розпочав роботу пілотний проєкт «Із лівого берега на правий берег Дніпра за 20 хвилин», який став початком міських залізничних перевезень на теренах України. На той час проєкт використовував тільки 2 зупинки (ст. Київ-Петрівка та з.п. Троєщина), між якими курсувало 2 електропоїзди. У 2011 р. було розпочато реалізацію проєкту «Міська електричка», який вже використовував 14 залізничних зупинок і станцій, відкритих для посадки-висадки пасажирів, та 10 спеціально переобладнаних електропоїздів, які курсували кільцевими маршрутами. У 2012 р. побудовано пересадочний вузол ст. Троєщина-2.

Станом на 01.01.2019 р. (тут і далі приведені показники допандемічного стану) в Києві діяв 21 трамвайний маршрут із середнім випуском рухомого складу 213 поїздів (264 – у робочі дні), довжина трамвайних колій становить 230 км, перевезення пасажирів здійснюється 484 трамвайними вагонами. У столиці діють 4 трамвайні депо: Лук'янівське, ім. Красіна, ім. Т. Шевченка, Дарницьке. З метою ефективного господарювання було проведене об'єднання

двох депо: Лук'янівське, та депо ім. Красіна – в одне депо. Ведеться реконструкція трамвайного депо по вул. Якутській, для передислокації трамвайного депо ім. Т. Шевченка з вул. Антоновича [4].

Станом на 01.01.2019 р. автобусна мережа КП «Київпастранс» охоплювала 106 маршрутів (додатково – 6 приміських) із середнім випуском рухомого складу 324 автобуси, загальна довжина автобусних ліній становить 4500 км, з яких 1852 - міські. Основні автобусні перевезення в місті й приміській зоні здійснюють 8 автобусних парків КП «Київпастранс» [4].

Станом на 01.01.2019 р. діяли 48 тролейбусних маршрутів (в т.ч. 4 нічних маршрути) з середнім випуском рухомого складу 370 поїздів, загальна довжина яких становить 999,1 км. Перевезення пасажирів здійснювалося 614 транспортними одиницями. У Києві діяло 4 тролейбусні депо [4].

Київський метрополітен – це найбільш надійний і комфортний вид міського транспорту, частка якого становить понад половину всіх міських пасажироперевезень. Сьогодні його довжина становить 65 км, він включає 52 станції, понад 100 ескалаторів, обслуговується понад 6 тис. працівниками. Щорічний обсяг перевезень сягає понад 500 млн. пасажирів. Архітектура та оформлення станцій столичного метро відображають історичне минуле українського народу, становлення економіки та культури нашої держави [5].

У реалізації проєкту «Міська електричка» станом на 01.01.2019 р. КП «Київпастранс» використовувалися в експлуатації, в робочі дні, 9 електропоїздів, що рухаються з інтервалом 9-40 хв. За 2018 р. поїздами «міської електрички» перевезено понад 6,77 млн. пасажирів, що в середньому становить 18,6 тис. пас. за добу.

Отже, станом на початок 2019 р. в м. Києві функціонує складна розгалужена мережа міського пасажирського ГТ. Перевезення пасажирів у місті здійснюється метрополітеном, тролейбусами, трамваями, в т.ч. швидкісними, автобусами різних класів, фунікулером.

Станом на 01.01.2019 р. мережа пасажирського ГТ м. Києва складалася з трьох ліній Київського метрополітену (52 станції), 106 автобусних маршрутів (з них – 75 в звичайному режимі, 25 в режимі маршрутного таксі та 6 – приміського сполучення), 21 трамвайного маршруту, 48 тролейбусних маршрутів, 9 електропоїздів залізничного транспорту внутрішнього сполучення (міська електричка), фунікулера. В межах міста діють міжнародний аеропорт «Київ» (Жуляни), річковий порт на р. Дніпро з вантажними районами, річковий вокзал, пристані та причальні пункти [6].

Кількість рухомого складу в м. Києві на кінець 2018 р. склала більше 3800 од., у тому числі: автобусів і мікроавтобусів – 1585, вагонів трамваю – 484, тролейбусів – 614, вагонів метро – 824, електропоїздів міської електрички – 11 [6].

Висновки. Історико-географічні аспекти розвитку міської транспортної інфраструктури дають можливість глибше осмислити сучасну дійсність, включаючи й чинні норми, які регулюють відносини у сфері, пов'язаній з функціонуванням міського транспорту. Доцільним автор вважає використання

загальноприйнятої періодизації історичних процесів, з виділенням тенденцій та закономірностей, характерних для кожного періоду: 1) дорадянський; 2) радянський; 3) пострадянський. Визначено, що до початку ХХ ст. першим системно організованим видом громадського транспорту в Києві залишався міський трамвай, що виник наприкінці ХІХ ст. Другим було організовано фунікулер. Автобусне сполучення виникло в Києві у 1925 р. і розвивалось швидкими темпами. Так, кількість перевезень пасажирів в 1967 р. порівняно з 1947 р. збільшилась у 88 разів. З поверненням Києву статусу столиці України постало питання впровадження нових видів громадського транспорту, в першу чергу, тролейбуса, який почав діяти у Києві з 1935 р. А найважливішого значення в громадському транспорті Києва з 1960-х років набув метрополітен.

Список використаних джерел:

1. Брейкул С.П., Брамський К.А. Київський трамвай. К.: Будівельник, 1992. 96 с.
2. Колотуха І. Громадський транспорт міста Києва: суспільно-географічне дослідження: автореф. дис. ... канд. геогр. наук : 11.00.02. Київ: КНУ ім. Тараса Шевченка, 2020. 20 с.
3. Колотуха І. Київський фунікулер та річковий трамвай як туристичні атракції столиці України. *Матеріали VI Міжнародної науково-практичної конференції «Теоретичні і прикладні напрямки розвитку туризму та рекреації в регіонах України»*. Збірник наукових праць. Київ - Кропивницький: ЛА НАУ, 2020. С. 150-154
4. Офіційний сайт Київпаstrансу – www.kpt.kiev.ua.
5. Сайт Офіційного порталу Києва – www.kyivcity.gov.ua.
6. Офіційний сайт КП «Київський метрополітен» – itz@metro.kiev.ua.
7. Савчук І.Г., Нагорний Т.В. Просторова організація трамвайного транспорту великого міста (на прикладі Києва). *Український географічний журнал*. К., 2018. №2. С. 56-62.
8. Страментов А.Е., Сосянц В.Г., Фишельсон М.С. Городской транспорт. М.: Стройиздат, 1969. 442 с.
9. Knowles R., Shaw J., Docherty I. (eds). *Transport Geographies: Mobilities, Flows and Spaces*, Malden, MA: Blackwell. 2008. 214 p.

СЕКЦІЯ 3

Економічні проблеми, менеджмент та маркетинг в туризмі

УДК 358.08

Смирнов Ігор, Любіцева Ольга
Київський національний університет імені Тараса Шевченка

Явище відкладеного попиту – чинник розвитку постковідного туризму у світі та в Україні

Розкрито сутність явища відкладеного попиту, як двигуна розвитку постковідного туризму. Наведено думку проф. Саймона Гадсона про особливості розвитку туризму у ковідній і постковідній періоди згідно його опублікованої праці «Covid-19: Travel Impacts, Responses and Outcomes». Висвітлено тенденції розвитку та відновлення туристичної галузі світу у постковідній час, враховуючи дію чинника відкладеного попиту. Показано особливості розвитку та відновлення туристичної галузі та сфери гостинності в Україні у післяпандемічний період з наведенням прикладів з вітчизняної практики виїзного (закордонного) та в'їзного (іноземного) туризму.

Ключові слова: туризм, відкладений попит, пандемія Covid-19, світові тенденції, українські приклади.

Smirnov I., Lyubitseva O. The phenomenon of deferred demand is a factor in the development of post-covid tourism in the world and in Ukraine. *The essence of the phenomenon of deferred demand as an engine for the development of post-tourism is revealed. The opinion of prof. Simon Hudson on the peculiarities of tourism development in the covid and postcovid periods, according to his published work "Covid-19: Travel Impacts, Responses and Outcomes" is discovered. The tendencies of development and recovery of the world tourism industry in the post-pandemic period are highlighted, taking into account the effect of the deferred demand factor. The peculiarities of development and restoration of the tourism industry and hospitality in Ukraine in the post-pandemic period are shown with examples from the domestic practice of outbound and inbound tourism.*

Key words: tourism, deferred demand, Covid-19 pandemic, world trends, Ukrainian examples.

Вступ. 2020 рік був украї невдалим як для глобальної туріндустрії, так і для туристичної галузі України. За даними Всесвітньої ради з питань подорожей і туризму (WTTC) частка туризму у світовому ВВП скоротилася за цей рік з 10,4 до 5,5%, а втрати у грошовому вимірі сягнули майже \$ 4,5 трлн. Не стали винятком і подорожі класу люкс. Проте вже найближчі 6 років сектор елітного туризму зростатиме в середньому на 11% на рік і в 2027 р. сягне майже \$ 1,2 трлн, прогнозують у індійській компанії ринкових досліджень Allied Market

Research і для порівняння наводять відповідний показник за 2019 р. – \$ 945,6 млн. Заможні клієнти стануть важливою частиною відновлення найбільш постраждалих від пандемії готельно-ресторанної, рекреаційно-туристичної й транспортної індустрії, погоджуються аналітики Федерально-резервного банку Нью-Йорка. І все це завдяки мільярдам доларів, накопиченим за період пандемії Covid-19 представниками середнього класу і багатіями з різних країн.

Це явище називається відкладеним попитом [1]. Він вже вплинув на відновлення туристичної галузі в світі і в Україні у 2021 р., і за прогнозами фахівців буде діяти і в наступних роках. Відкладений попит означає, що усі, хто так або інакше хотів, але не зміг реалізувати свої бажання поїхати на відпочинок до іншої країни, спробують це зробити у той момент, коли пандемія відступить і кордони максимально відкриються без особливих вимог до подорожуючих. Це підтверджують статистичні дані, що отримала найбільша світова платформа з бронювання житла Booking.com, яка здійснила опитування серед подорожуючих та оприлюднила результати свого масштабного дослідження, у якому взяли участь понад 24 тис. подорожуючих з 31 країни [2]: відсоток бажаних використати накопичені дні відпустки збільшився з 42 до 63%. Під час пандемії всі подорожі довелося відкласти, але у 2022 р. споживачі готові сказати подорожам «так»: 72 % опитаних згодні відправитися на відпочинок куди завгодно, якщо він доступний і фінансово можливий. Протягом довгих місяців багато потенційних туристів змушені були відмовитись від поїздок, веселощів і зустрічей з друзями, тому наступними роками подорожі стануть наймоднішим способом турботи про себе. Так, 79% опитаних відзначили, що поїздки позитивно впливають на їхній психічний та емоційний стан. Причина цього – змушене «ув'язнення» в квартирах і будинках під час пандемії, повсякденна метушня у закритому просторі, де люди працювали, виховували дітей, здійснювали онлайн-купівлі та, навіть, займалися спортом. Тому багато людей стали цінувати ще більше можливість вирватися з рутини. Як раз подорожі і виводять нас з стану нервового стресу: вони, як ковток свіжого повітря, дають можливість побачити нове, чути нові мови та куштувати страви нової кухні. Під час поїздок подорожуючі прагнуть повністю зануритись у іншу культуру та проникнутися духом нового місця. Доведено, що нові та яскраві емоції діють на людський організм не гірше вітамінів, тому саме вони стануть новим типом турботи людства про своє ментальне та фізичне здоров'я. Фахівці туристичної галузі рекомендують споживачам: відправляйтесь туди, куди ви вже і не надіялись потрапити, куштуйте нові страви – на вас чекають незабутні враження, які допоможуть відчувати радість життя.

Пандемія продемонструвала, що для людства є дійсно важливим, і тепер воно іще більше, ніж ніколи, стало цінувати свободу. Людям необхідно зустрічатися з іншими людьми. Zoom і онлайн-конференції всіх вже втомили – хочеться живого спілкування. Саме тому 60% мандрівників висловились за те, щоб знаходити нові знайомства під час подорожей. Можливо, для українців, які можуть вільно подорожувати не тільки до Туреччини та Єгипту, але і до багатьох європейських країн, бажання спілкуватися з іноземцями може

видатися доволі дивним. Але у світі ще є Австралія, Нова Зеландія та Сінгапур, які як закрилися весною 2020 р., так до цього часу і не впускають туристів, а місцеві мешканці не виїжджають за межі своєї країни. Повернення подорожей, відкриття країн для туристів найближчими роками означатиме можливість не тільки знову побачити друзів та членів родини, але й завести нові знайомства. До речі, 50% опитаних плекають надію зустріти під час поїздок свою «другу половинку». Завдяки відеодзвінкам, які вже стали частиною повсякденного життя, багато з цих романів мають усі шанси продовжитися і після повернення подорожуючих додому.

За час пандемії ми навчилися використовувати по максимуму те, що знаходиться не далеко від дому. Люди стали активніше брати участь у житті своїх регіонів, у т.ч. підтримувати місцевий бізнес. Тепер мандрівники прагнуть робити це і у поїздах. Так, 58% вважають важливим, щоб їхні поїздки приносили користь місцевим спільнотам. 29% хотіли б дізнатися, як гроші, витрачені ними на подорож, вплинуть на розвиток місцевих спільнот. Дійсно, як допомогти місцевим мешканцям тих регіонів, куди ви плануєте відправитися у подорож, і не порушити їхній звичний уклад життя? Всесвітня туристична організація (UNWTO) закликає усіх до «свідомих подорожей» у наступні роки. Це означає обирати для подорожі більш віддалені місця, залишатись там якомога довше, не змінюючи локацію кожні два дні. Для того щоб змінити туристичний вектор, слід, по-перше, обирати немасові дестинації, наприклад, їхати не до Барселони, де і так повно туристів, а до спокійнішої Валенсії, де пляжі не гірші і багато культурно-історичних пам'яток. По-друге, обирати низький сезон для подорожей, так у Венеції туристів набагато менше у грудні, ніж у серпні; а місто є не менш прекрасним і під зимовими хмарами. По-третє, рекомендується відвідувати маловідомі місця, де місцеві не розбечені увагою туристів. Таким чином, можна взнати щось зовсім нове і допомогти економіці «нерозкручених» туристичних дестинацій.

З надходженням пандемії оселі у всьому світі перетворились на офіси та віддалена робота стала новою нормою життя. У багатьох офісних працівників протягом 2020-2021 рр. з'явилась можливість суміщати працю і поїздки (відпочинок). Про це написано в попередніх публікаціях автора про нові форми туристичного бізнесу в умовах пандемії Covid-19 – термін «воркейшн» [3]. З одного боку, це надавало можливість переміщень, не відриваючись від праці, з іншого – все одно не вдавалося по-справжньому зануритися у знайомство з новими місцями, культурою, в кінцевому підсумку – нормально відпочити. Багато людей просто втомилися від такого виду подорожей, коли доводиться постійно думати про працю. Саме тому 73% опитаних заявили, що у поїздах наступними роками не будуть займатися робочими справами: віддалені працівники прагнуть таким чином відновити здоровий баланс між працею та особистим життям. Отже, припиниться практика суміщати працю та поїздки, брати на відпочинок комп'ютер, приймати повідомлення у месенджерах, поєднувати відпочинок і працю з тим, щоб не вигоріти, постійно думаючи про робочі процеси.

Багато з туристів розглядають поїздки до місця відпочинку як вимушену необхідність, а не джерело задоволення та радості. Але оскільки за останні півтора-два роки і так було мало можливостей подорожувати, то нині потенційні туристи встигли скучити навіть за перебуванням у дорозі. Для 75 % опитаних подорожуючих доїзд до місця призначення може бути значно приємніший, якщо сприймати його, як частину подорожі. При цьому туристи раді не тільки поїздкам потягами та літаками – 55% респондентів заявили, що їм не менш цікаво знайомитися з особливостями громадського транспорту в інших країнах та містах. Отже, після довгої вимушеної перерви навіть найзвичайніші речі виявляються новими.

Невизначеність стала постійним супутником нашого життя. Зміни відбуваються щоденно. Ми стали звикати до того, що у будь-який момент все може змінитися: можуть оголосити локдаун, вимагати сертифікати вакцинації у театрах та кав'ярнях, можуть закритися кордони через новий штам вірусу, скасується довгоочікувана подорож. 2021 р. навчив споживачів не планувати далеко наперед, але не відбив бажання подорожувати. У майбутні роки потенційні туристи розраховують справитися з цією невизначеністю завдяки технологіям. Згідно дослідженню, 63% опитаних вірять, що сучасні технології допоможуть знизити ризики для здоров'я під час відпочинку, а 62% вважають, що технології допомагають менше хвилюватися у поїздках. Для цього з'являються нові застосунки, у яких щоденно оновлюється інформація про вимоги країн до перетину кордонів. Можливо відслідковувати актуальну інформацію про авіарейси на сайтах аеропортів та в додатку *flightradar24* [2]. У соціальних мережах з'являються повідомлення подорожуючих, у яких можна поставити довільне питання, яке цікавить, та отримати оперативну відповідь не тільки від туристів, але й від професіоналів у сфері туризму. Все це спрощує подорожі в епоху невизначеності.

Повертаючись до явища відкладеного попиту, як двигуна відновлення туризму у постковідний період, то можна зазначити, що за час локдаунів домогосподарства в усьому світі нагромадили на \$ 5,4 трлн більше за середній очікуваний рівень заощаджень (що перевищує фінансові втрати туристичної галузі за весь 2020 р. - \$ 4,5 трлн) і тепер готові вільніше їх витратити, зокрема на елітні подорожі приватними літаками та яхтами, на оренду шикарних вілл та цілих островів тощо. Так, уже зараз американці вводять пошуковий запит «розкішні готелі» частіше, ніж будь-коли за останні 15 років, констатують у *Google* [2]. А мандрівники, які відносять себе до категорії заможних, зізнаються, що протягом року планують здійснити в середньому чотири подорожі, про це свідчить опитування американської компанії туристичного маркетингу *MMGY Global* [2].

У постковідний період виник високий відкладений попит на дорогі тури, відмічає Саймон Хадсон, професор Коледжу індустрії гостинності, ритейла та спорту при Університеті Південної Кароліни, автор наукового дослідження «COVID-19 та його вплив на туризм: питання, відповіді, результати» (англ. *Covid-19: Travel Impacts, Responses and Outcomes*), опублікованого у вигляді

окремого видання [4]. Професор згадує, як минулого року спілкувався з топ менеджерами люксових американських туроператорів і ті констатували: замість того, щоб скасовувати заплановані подорожі, клієнти залюбки їх відкладають. Тепер популярні серед заможних клієнтів країни, що раніше за інших відкрили свої кордони для туристів, включаючи Мальдівські острови, Об'єднані арабські емірати (Дубай) та держави Карибського басейну, активно залучають відпочивальників. «Самим же мандрівникам аж свербить, як хочеться знову подорожувати, і вони готові щедро витратитися на якісне проведення часу із сім'єю чи друзями» - зазначає С. Хадсон [4]. Ще один приклад дестинації для обраних – італійське містечко Портофіно на узбережжі Лігурійського моря, дорогий курорт, широко популярний серед зірок і багатіїв з усього світу. Зазвичай влітку тут велелюдно, проте не в часи пандемії. За словами Анджели Г'юз, власниці турагенства «Trips and Ships Luxury Travel» у Флориді (США), яка вже більш ніж 35 років займається організацією елітних турів, «хоча серпень вважається високим сезоном, зараз тут нескладно забронювати столик для вечері і людей зовсім небагато – переважно місцеві» [2]. Подорож до спустілого через пандемію міста вона називає чи не єдиною можливістю отримати максимально автентичні враження про Італію. Маріанна Сігала, професор туризму на факультеті бізнесу в університеті Південної Австралії, також вважає, що відсутність туристичних натовпів, а також здорожчання подорожей під час пандемії створюють ідеальні умови для розвитку люксового сегмента туристичної індустрії. «Розкішні подорожі – це приватні тури в невеликих групах до локацій без натовпів: саме те, чому з міркувань здоров'я та безпеки віддають переваги люди під час пандемії» - пояснює вона. До популярних серед австралійців напрямків, що відповідають таким вимогам, М. Сігала зараховує острови типу Мальдівів та Філіпін, а також будь-які інші країни з можливістю приватного усамітненого відпочинку [2]. Своєю чергою А. Г'юз розповідає, що серед заможних американських мандрівників найбільш затребуваним напрямком з початку пандемії стала Африка. Підвищенням попиту серед клієнтів її агентства користуються також тури до Греції, Італії й Таїті, а на деякі напрямки існує насправді ажіотажний попит: гарячими пропозиціями залишаються експедиції класу люкс до Антарктики, Ісландії, Гренландії, так уже в перший день продажів були розкуплені всі місця на круїз до Ісландії [2]. У компанії Lindblad Expeditions, що організує ексклюзивні круїзи, підтверджують, що така тенденція триватиме. Там стверджують, що зріс попит на їхній 35-денний тур до Антарктики вартістю від \$ 50 тис., а його бронювання на 2022 р. навіть перевершило допандемічний рівень. Також через велику кількість охочих здійснити літній круїз на Аляску ця фірма збільшила кількість суден на цьому напрямку з двох до чотирьох.

У постпандемічному світі споживачі мають вищі очікування, а пріоритетом для них є ситуація у сфері охорони здоров'я і гігієнічні стандарти туристичних країн та об'єктів, підкреслює С. Хадсон [4]. Тому люксові туроператори, готелі та цілі держави активно пристосовуються до нових потреб і побажань мандрівників. Так, Дубай та Мальдіви просувають ідею «вакцинної

відпустки» - поєднання елітного відпочинку з курсом вакцинації, а елітні п'ятизіркові готелі по всьому світу запровадили нові протоколи безпеки. Так, готель Vucuti & Tara Beach Resort на Арубі запровадив безконтактну реєстрацію гостей, щоденний скринінг здоров'я персоналу та організував внутрішній пункт тестування на Covid-19 із негайною відправкою електронною поштою результатів, отриманих того самого дня. Французька готельна мережа Accor у 2021 р. обрала свої готелі технологією Accor Key: під час заселення гості завантажують спеціальний застосунок для смартфонів та отримують віртуальний ключ до номера, а також до ліфтів, конференц-залів та інших приміщень готелю. Ще один приклад – австралійський готель Pier One Sydney Harbour, де винайняли «сомельє дезінфекторів», що пропонує гостям вибір дезінфікуючих засобів для рук від низки місцевих брендів. А в курортному готелі Anantara Veli на Мальдівах запровадили окрему посаду «копікуна гостей», який стежить за дотриманням правил охорони праці та безпеки в усіх точках контактів туристів із персоналом.

Щоправда на Мальдівах відокремлений характер відпочинку зазвичай не вимагає посилених санітарних заходів, наприклад, не потрібно носити маски: мінімум людей, мінімум контакту з людьми – у цьому й полягає фішка відпочинку тут – у приватності, – формулює українська фешн-блогерка Аліна Френдїй, яка спочатку провела на Мальдівах романтичний відпочинок удвох з своїм майбутнім чоловіком, а потім повернулася сюди утрюх – з ним і однорічним сином Яном. І додає: така подорож дає можливість побути наодинці із собою та найближчими людьми, відпочити не лише фізично, а й морально [2]. Схожий досвід описує Тетяна Калета, підприємець з Ужгорода, яка нещодавно відпочивала на Мальдівах разом із сім'єю. На острові вона відчувала себе у безпеці, адже всі туристи потрапляють туди лише після здачі тесту на Covid-19, а персонал не може стати джерелом зараження, бо працює в готелі безвиїзно протягом року або більше. Крім того, на цих островах дуже просто дотримуватися дистанції через малу кількість туристів.

Подібні «досвіди, що зцілюють душу», а також оздоровчі та велнес-тури особливо популярні серед сучасних подорожувальників, вважає А. Г'юз: заможні мандрівники подорожують, аби відновити зв'язок зі своїм глибинним «я», і не шкодують на це ні часу, ні грошей. Отже, у світовому туризмі постковідних часів спостерігається чіткий тренд до збільшення вартості і тривалості подорожей, внаслідок відкладеного попиту, що підтверджують результати опитування мандрівників: понад 60% туристів планують витратити на поїздки в найближчі роки більше, ніж зазвичай, оскільки вони не могли нормально подорожувати у 2020 – 2021 рр. Такий висновок зробили автори дослідження Amex Trendex від американського банку American Express за результатами опитування жителів Австралії, Канади, Індії, Японії, Мексики, США та Великої Британії [2]. Українка Тетяна Калета з Ужгорода також підтвердила, що на подорож до Мальдівів її родина витратила більше, ніж зазвичай витрачає на закордонну відпустку, оскільки за карантин вони скучили

за подорожами: чотири місяці майже зовсім не виходили з дому і влітку 2020 р. не подорожували – берегли себе [2].

Після пандемії дедалі більшої популярності серед мандрівників набуватимуть саме ті тури, що наразі пропонуються у люксовому сегменті: відпочинок у дикій місцевості, подорожі з метою лікування та оздоровлення, етичний туризм і мандрівки з проживанням у приватній оселі. Крім того, туристи намагатимуться уникати натовпів і локацій з надмірною кількістю відвідувачів – тобто овертуризму. Усі ці тренди сприяють розвитку елітного туризму, вважає С. Хадсон [4].

На такий сценарій дуже розраховують чиновники Міністерства туризму Мальдівів. За їхніми прогнозами на 2021 р. ця країна з населенням 500 тис. осіб прийме 1,5 млн туристів, що складає лише на 200 тис. менше рекордного показника допандемічного 2019 р. Не менш оптимістично налаштовані гравці світової індустрії елітних подорожей та гостинності: вони не баряться відкривати нові об'єкти та маршрути. Так, у квітні 2021 р. у Дубаї відкрився розкішний готель SLS Dubai із двома панорамними басейнами на 75 поверсі, а вже скоро тут на штучному острові Пальма Джумейра відчинить свої двері суперлюксовий курорт Raffles The Palm Dubai із майже трьома сотнями номерів, кожен з яких має терасу з видом на Персидську затоку. Тим часом американська готельна мережа Ritz Carlton готується надати туристам три круїзні яхти вартістю близько \$ 200 млн кожна. Два нових судна планують запустити і в Lindbland Expeditions, розширивши пропозицію своїх ексклюзивних круїзів такими напрямками, як Ісландія та Гренландія.

Проте повного відродження елітного туризму ще доведеться почекати, попереджає С. Хадсон. Північна Америка та Європа вже вакцинували понад половину населення і поступово наближаються до того рівня щеплень, коли зможуть повністю відкритися, навіть незважаючи на новий штам Omicron. Проте в Азії та Африці ситуація складніша: низка країн не можуть забезпечити достатню масштабної вакцинації. При цьому відновлення глобального туризму дуже залежить від Китаю – найбільшого туристичного ринку у світі. Протягом усієї пандемії країни намагалися знаходити баланс між здоров'ям і грошима, за продовжуватимуть робити це, відкриваючи двері для туристів. Тож ключем до відновлення подорожей будуть рівень вакцинації та паспорти щеплень [4].

Вищевказані тенденції відновлення світового туристичного бізнесу в постпандемічний період внаслідок дії явища відкладеного попиту проявляються і в Україні. Цей вплив кодується декількома термінами – назвами – у виїзному (закордонному) та в'їзному (іноземному) туризмі. Так, у 2021 р. у виїзному туризмі явище туристичного «сплеску» внаслідок відкладеного попиту, який, за деякими оцінками, склав в Україні біля \$ 10 млрд [5], знайшло відображення у таких назвах популярних туристичних дестинацій:

1. *Мальдіви, Домінікана*. Сплеск цікавості українських туристів до таких екзотичних та коштовних турів став дійсно несподіванкою 2021 р. *Мальдіви*: цей недешевий (м'яко кажучи) туристичний напрям у першій половині 2021 р. обрали 24,5 тис. наших співвітчизників і, у такий спосіб,

українці стали четвертою за чисельністю групою іноземних туристів на Мальдівах, поступившись лише німцям, індійцям і росіянам. Приклад: українська фен-блогерка Аліна Френдій, яка у 2021 р. двічі відпочивала на Мальдівах: першого разу вона вирушила у романтичну подорож удвох із чоловіком, а вдруге – вже більшою компанією, з дитиною та батьками. Вона каже: нам так сподобалося на Мальдівах, що ми зрозуміли: немає сенсу шукати інші варіанти, особливо коли більшість країн закриті [2].

Домінікана: за словами О. Кулика, керівника мережі туристичних агенцій «Поїхали з нами», такого обсягу туристів до цієї країни, як 2021 р., ніколи раніше не спостерігалось: Домінікана вважалася чимось особливим, куди менш ніж за \$ 5 тис. на двох не потрапиш. А зараз це можна зробити за \$ 2,5 -3 тис. Тому Домініканська республіка для українських туристів вже стала масовою дестинацією. Причин цього, за його думкою, є декілька: по-перше, у далекомагістральних дестинацій нині майже немає альтернатив; по-друге, практично всі готелі у цій країні працюють на засаді «все включено»; по-третє, українських туристів, сюди пускають без ПЛІР-тестів. Тому станом на кінець 2021 р. у Домінікану можна було полетіти за ціну 60-70 тис. грн. за двох на 7-9 днів з проживанням у готелі 4-5* [6].

2. *Занзібар*: цей тропічний острів біля узбережжя Південно-Східної Африки, який є частиною держави Танзанія, на початку 2021 р. став справжньою «Меккою» для українських туристів, оскільки усі інші дестинації типу «3 S» (англ. Sea – море, Sun- сонце, Sand – пісок) були закриті через коронавірус, а Занзібар залишався відкритим, зокрема для українців. При цьому сприятливими чинниками були: а) спрощення візового режиму; б) запровадження прямих авіарейсів Київ – Занзібар українською бюджетною авіакомпанією SkyUp з кінця 2020 р. Причому такий тур був недешевим – коштував понад \$ 1 000, тобто 30-40 тис. грн. Але це не зупинило українських туристів, спраглих подорожей за карантинний 2020 р.: щоденно з аеропорту Бориспіль до Занзібару виконувалося декілька рейсів літаками Боїнг, які брали на борт 200 пасажирів. Цей факт виявився, коли один з літаків поламався, і українські туристи змушені були чекати на справний літак у аеропорті Занзібару. Між іншим, серед цих туристів виявилось цікаве подружжя молодят – «Настя з Уханя» (відома тим, що відмовилася виїжджати з українськими громадянами, яких евакуювали з цього міста через Covid-інфекцію, тому що їй не дозволили взяти з собою свою собачку) та її чоловік – голова Міграційної служби України. Занзібар і нині належить до популярних турів в Африку, які всі були розкуплені на Новорічні свята 2022 р., незважаючи на новий штам Омикрон, який вперше був виявлений у Південній Африці, хоча турагенства постійно радять не здійснювати ранне бронювання турів, щоб виключити непередбачувані обставини. Танзанія і Занзібар і нині знаходяться в п'ятірці найпопулярніших туристичних напрямків станом на 2022 р. Хоча О. Кулик зазначає, що якщо в Домінікані немає поганих готелів, то в Танзанії – це

вже, як кому пощастить, оскільки Танзанія - це дуже різний відпочинок, як з точки зору бюджету, так і якості [6].

3. *Туреччина, Єгипет, ОАЕ* – ці популярні раніше напрямки були призупинені у 2020 р., але коли були зняті обмеження на в'їзд українських туристів влітку 2021 р., то туристопотік швидко відновився, і у червні – серпні 2021 р. з аеропортів Києва (Бориспіль) та Львова щоденно на курорти Туреччини відправлялося по декілька рейсів. При цьому українським туристам навіть не перешкодили пожежі на турецьких курортах, які сталися посеред сезону. Станом на кінець 2021 – початок 2022 рр. Туреччина та ОАЕ займали друге місце за популярністю серед українських туристів, а от Єгипет став найпопулярнішою дестинацією, хоча відпочинок тут, особливо на Новорічні свята, вартував значно дорожче, ніж рік тому [6].

У в'їзному туризмі в Україні відкладений попит призвів до принаймні двох випадків овертуризму (це відповідь на питання, чи можливий овертуризм в умовах пандемії Covid-19):

1. Місце туристів з Білорусі, які в минулих роках, особливо влітку, зупинялись надовго в сітєвих готелях Києва, Одеси, Львова та Закарпаття, а у 2021 р. зникли внаслідок припинення авіасполучення між нашими країнами, зайняли туристи з *Саудівської Аравії, Катару та Об'єднаних Арабських Еміратів*, оскільки Західна Європа була закрита через Covid-19, а Україна для них скасувала візи і, до того ж, відкрилися прямі регулярні авіарейси з цими країнами [7]. Вони їдуть до нас, тому що недорого, смачно і прохолодно (в них влітку температура повітря +50 С° у тіні), до того ж – це новий для них напрямок. Влітку 2021 р. ці туристи приїжджали в Україну, зокрема до Києва, Львова, Одеси та Буковеля часто, надовго, з родинами по 18-19 осіб, заселялися у дорогі готелі і пред'являли свої підвищені вимоги (наприклад, обов'язкову наявність біде у ванній кімнаті готелю, відповідно деякі готелі мусили здійснювати реконструкцію під вимоги саудівців). У готельних ресторанах арабські туристи вимагали халяльної їжі (м'ясо корів і овець, вирощених і забитих за правилами ісламу, який зобов'язує мусульман вимовляти ім'я Аллаха перед забоем тварини – лише тоді це м'ясо буде благословенне та дозволене для споживання). Якщо такої не було, обирали вегетаріанське меню і пісний борщ. Львівські ресторани навіть провели розвідку, хто в регіоні виробляє халяльну їжу з тим, щоб замовляти її для гостей саудівців (виявилось, що з цим у Львові велика проблема). В іншому львівському готельному ресторані на «шведській лінії» позначили табличками страви, які не містять свинини, а в перспективі планують пропонувати арабським туристам халяльне м'ясо, а також не додавати у кондитерські вироби чи соуси алкоголь.

У мусульман *халяльною* називається їжа, що дозволена до вжитку, при цьому є певні обмеження, приблизно такі самі як і в інших релігіях: не можна їсти м'ясо тварини, яка померла своєю смертю або в результаті

непередбачених зовнішніх чинників – повені чи пожежі. Заборонено забивати тварин без мети і без вживання імені Аллаха, вживати в їжу хворих тварин та вагітних самок; бажано також, щоб тварини не бачили як знищують інших тварин. Суворо заборонено вживати в якості їжі кров, а тому для забою худоби не можна використовувати електричний струм, оскільки при цьому відбувається розрив капілярів і виникає крововилив у тканинах (іншими словами, кров не зливається, а просочує м'ясо, і воно перестає бути халяльним. Також мусульманам заборонено їсти свинину і продукти створені на її основі, навіть коли свинини в них міститься зовсім небагато. До речі, точного визначення, чому мусульманам заборонено їсти свинину не має, але є припущення: деякі вважають що свиня - не чиста тварина, а ще Гіппократ говорив «Ти є тим, що ти їж». До мусульманської (і іудейської) релігії цей вираз увійшов буквально. Не виключено також, що заборона на свиней витікає з наступного твердження Корану: «Той, кого прокляв Аллах і на кого він розгнівався, і зробив з них мавп і свиней ...», тобто поїдання свинини рівносильно вживанню в їжу проклятих Богом. Є ще припущення, що витікає з попереднього: споживання свинини заборонено з тієї причини, що організм цієї тварини більш ніж інших (не рахуючи тієї ж мавпи) подібний до людини; до того ж свині хворіють на ті ж самі недуги, що і люди, а деякі паразити, що живуть у свинях, не гинуть під час термообробки – тобто сенс у цій забороні напевно є [10].

Загалом влітку 2021 р. Україну відвідало понад 30 тис. туристів з арабських країн. Пані в абаях, що повністю закриває обличчя, та їх кавалери у світлих костюмах стали звичним видовищем у літні місяці 2021 р. на київському Хрещатику та на площі Ринок у Львові, а готелі в Карпатах навіть почали перекладати меню ресторанів арабською мовою. Україну арабські туристи відкрили з легкої руки блогера, який побував у Києві і описав місто, як «недорогу Європу», тим більше, що «дорога Європа» для заможних арабських туристів була під замком через Covid-19. Їхній стиль подорожей – більше шопінгу, менше екскурсій. Це перші багаті закордонні туристи, яким, для прикладу, можна було «продати» львівський дощ. Саудівські туристи милувалися природою, довго сиділи у парках. Подорожували вони великими родинами – навіть по 18-19 осіб. За думкою голови Об'єднання учасників ринку туризму України А. Тараненко, туристи з арабських країн – це порятунок для українського туризму в умовах пандемії Covid-19. Висока платоспроможність дозволила їм витратити в Україні по \$ 2,5 тис. за 5-7-денну поїздку. Дані по Львову вказують, що за добу у місті ці туристи витрачали по \$ 1 тис., а авіаквиток в один бік обходився в \$ 700 [8]. Відповідно за літній сезон 2021 р. заробіток України на гостях зі Сходу склав понад \$ 100 млн., вони бронювали місця в готелях Києва, Львова, Буковеля і на вересень-жовтень. Виявилися і проблеми обслуговування туристів з арабських країн – це, насамперед, брак гідів, які знають арабську мову, особливо у Львові. А ще саудівці категорично не люблять піших екскурсій центром міста, в

них не прийнято багато ходити пішки, тому у львівських «Чудо-бусі» та «Чудо-поїзді» буде озвучка екскурсій арабською мовою. Саудівців також цікавлять поїздки у Карпати: кожен другий турист із цієї країни після Львова мандрує до Буковеля [8].

2. *Місто Умань-2021*, що означало прибуття до Умані в кінці вересня 2021 р. на свято єврейського 5780-го (за іудейським календарем) Нового року Рош ха-Шана рекордної кількості хасидів – понад 50 тис., що в 15 разів більше ніж 2020 р. Якщо минулий рік був для них невдалим, тому що через локдаун їм було заборонено в'їзд до України, то вересень - початок жовтня 2021 р. виявився сприятливим для подорожей в Україну паломників з Ізраїлю – без локдауну (який почався пізніше – у листопаді того року). Рош ха-Шана за ініціативою президента В. Зеленського отримав в Україні статус національного свята, тому м. Умань у 2021 р. пережило справжню навалу хасидів. Хасиди належать до ортодоксальної гілки іудаїзму, засновник якої цадик Нахман похований в Умані. Для кожного хасида - чоловіка побувати на могилі цадика Нахмана в іудейський Новий рік означає прощення усіх гріхів за рік минулий та щастя на рік майбутній, тому хасиди з Ізраїлю, США, Західної Європи та інших країн світу вже 30 років (за радянських часів такі подорожі були неможливими) з'їжджаються на цю дату до Умані. Хасиди переважно люди не бідні (так, у м. Амстердам, Голландія вони контролюють усю торгівлю діамантами і алмазами), а от слова «дякую» вони не стосують, оскільки знають, що за кожен послугу слід платити. Це враховують мешканці Умані, беручи плату з хасидів за такі послуги, як, наприклад, показати потрібну вулицю (\$ 5), піднести валізу (\$ 10), продати кролячу шапку, оскільки хасиду треба вдягнути на голову щось пухнасте (\$ 30-50). І взагалі місцевий базар з приїздом хасидів переходить на американські долари і інші ціни (приміром, літрова пляшка кока-коли продається хасидам за \$ 5, у той час як для місцевих мешканців напій коштує звичайні пару десятків грн.). При цьому хасиди люблять торгуватися, це на півгодини як мінімум. Але останнім часом вони стали хитрішими – за покупками йдуть до супермаркетів. Також заробляють на хасидах місцеві таксисти, власники готелів, закладів масового харчування, продавці на ринках та в магазинах. Свою вартість має і ліжко-місце для хасида – ще недавно це становило \$ 100 / доба, а нині – вже \$ 200. Хасиди приїжджають приблизно на 10 днів, отже можна порахувати, якою буде кінцева сума. Мешканці Умані здають хасидам на цей період свої квартири, де ставлять двоповерхові залізни ліжка: якщо це двокімнатна квартира, то вона здається 7-8 хасидам, а самі мешканці переїжджають до родичів у село. Але квартира після перебування хасидів має жалюгідний вигляд, оскільки вони не прибирають за собою – їм це забороняє їхня релігія. Могила цадика Нахмана знаходиться на старому єврейському цвинтарі Умані – в самому кінці головної вулиці міста - Пушкіна. Далі українська провінція закінчується і починається суцільний «Єрусалим»: тут утворився цілий хасидський

квартал з написами на івриті, кошерними їдальнями (найбільша на 10 тис. осіб), готелями та приватними будинками (ціна яких дорівнює цінам на Хрещатику). Будується найбільша в Україні синагога. Але місць проживання для хасидів все одно не вистачає і вони змушені орендувати квартири. У такий спосіб мешканці Умані заробляють на хасидах значні кошти. Питання перебування хасидів в Умані на єврейський Новий Рік узгоджено з урядом Ізраїлю, який направляє сюди на цей термін свою поліцію, яка тісно співпрацює з українською. Це дозволяє уникнути можливих конфліктів та сутичок, причому за серйозні порушення хасидам загрожує депортація з України без права в'їзду на наступний рік. 2021-го року все ж не обійшлося без ексцесів: було зафіксовано декілька пожеж, затримали хасидів з «травкою», гвинтокрил санавіації екстрено госпіталізував паломника, що тяжко захворів до Києва. Якщо раніше хасиди селились компактно біля могили Нахмана, то зараз вони заповнюють майже всі райони міста Умані. Багато з них нині приїжджають до України не тільки у справах духовних, але й на дешеві, у порівнянні з Ізраїлем та іншими країнами, шопінг, лікування, спа-обслуговування, тобто крім паломництва в Умані отримують розвиток і інші напрямки туризму із збільшенням загального числа іноземних туристів. На хасидах може заробляти і держава, якщо побудує тут готельну базу, відкриє кошерні ресторани, забезпечить хасидів кошерною їжею на зворотну дорогу (кошерні страви можна створити з українських продуктів, але приготовлених в особливий спосіб) тощо.

Взагалі *кошерна кухня*, притаманна іудейській релігії, передбачає досить суворі обмеження у порівнянні, для прикладу, з християнською релігією. Так, забороняється споживати яйця птахів з однаково гострими чи тупими кінцями. Це може видатися дивним, але у дійсності все пояснюється дуже просто: яйця такого кшталту звичайно належать хижим птахам, а споживання хижих птахів може, згідно іудейським віруванням, передати людям агресивність цих пернатих. Отже правдивішим євреям можна їсти лише кошерну їжу. Слово «кошерний» можна перекласти, як «підходящий». Тобто їжею, підходящою для євреїв, вважається м'ясо тільки тих тварин, які є одночасно парнокопитними і жвачними, приміром, овець, оленів, жирафів їсти можна, а от свиней та бегемотів вже ні, оскільки вони парнокопитні, але не жвачні. Зайців теж їсти не можна, хоча вони не парнокопитні, хоча, згідно Біблії, жвачні. Дуже важливим аспектом в іудейській кухні є приготування кошерного м'яса: шохети, тобто професійні різники, спочатку повинні перевірити тварину на відсутність будь яких хвороб; далі вони повинні вміти забивати худобу так, щоб тварина помирала без болю (у ві сні); м'ясо в жодному випадку не можна колоти ножом, а сало та жири обов'язково слід видалити, оскільки вони не кошерні; вся кров теж повинна бути вилучена – іудейська релігія, як і християнська забороняє вживати кров у їжу (ця заборона пов'язана, першою чергою з тим, що кров є символом душі всіх божих створінь). Також жорсткі обмеження в хасидській кухні стосуються і морепродуктів: їсти дозволяється тільки те, що має луску та

плавники, тобто рибу у чистому вигляді, відповідно з іудейського меню виключаються молоски та ракоподібні. Є в іудейській релігії і така заповідь: «Не вари козеня в молоці матері його», що в буквальному сенсі означає, що не можна одночасно використовувати молоко і м'ясо однієї і тієї ж тварини. Пояснення цієї заборони полягає у тому, що м'ясо вважається символом смерті, а молоко, навпаки, є символом життя, що зароджується. Раніше була ще заборона кип'ятити молоко, адже воно має зв'язок з своїм джерелом – коров'ячим або козячим вим'ям; вважалося, що кип'ятіння «зіпсує» худобу, знизить надої чи взагалі позбавить її молока [10].

До речі, з 2017 р. хасиди повинні сплачувати туристичний збір – 5 % від мінімальної зарплати в Україні. Уманська міськрада встановила на 2021 р. максимальну ставку туристичного збору з іноземних туристів – 300 грн./доба з людини за умови, що вона проживає в приватному будинку, і 150 грн. – якщо проживає в офіційно зареєстрованому готелі, що сплачує податки. Для міста Умані хасиди – додаткове навантаження на міську інфраструктуру – водо-, енергопостачання, а також на вивіз сміття. Держава Ізраїль готова брати участь у спільних зусиллях по вирішенню цих питань – про це домовились у посольстві України в Ізраїлі з метою розвитку міста Умані як міжнародного центру паломництва хасидів. В кінці 2020 р. у Верховній раді України був зареєстрований законопроект №4426, у якому прописані кроки для створення такого центру. У межах «Великого будівництва» Умань повинна стати одним з «25 магнітів» країни – ця ініціатива має метою популяризацію України для туристів. Відповідно в Умані передбачалося збудувати міжнародний аеропорт, вертолітний майданчик, комплекс «Маленький Єрусалим» у складі історичного музею і парку, сміттєпереробного підприємства, а також реконструювати синагогу, міські мережі водопостачання та каналізації, запровадити нові автобусні та залізничні маршрути. Мешканці Умані оцінюють майбутнє міста з оптимізмом, оскільки влада розуміє, що щорічний приїзд хасидів – це величезні надходження до бюджету країни [9].

Висновки. Розвиток туризму у 2020-2021 рр. проходить в кризових умовах через пандемію Covid-19, що викликає велику невизначеність, яка у світі отримала скорочену назву VUCA, що означає: Volatility - нестабільність; Uncertainty - невизначеність; Complexity - складність; Ambiguity - неоднозначність. Але туризм відновлюється за першої ліпшої нагоди. Важливим чинником відродження туризму після пандемії Covid-19 є відкладений попит як у світі, так і в Україні. Це слід враховувати українським туристичним фірмам у своїй діяльності у ці складні часи.

Список використаних джерел:

1. What is deferred demand in tourism? <https://economicforall.com/>
2. Павленко А. Острови мрії. НВ (колекційний номер). № 30. 2021, 12 серпня. С. 50-54.

3. Смирнов І.Г., Любіцева О.О. Міжнародний туристичний бізнес і логістика в туризмі: навч.посіб. У 2-х книгах. Кн.1. Міжнародний туристичний бізнес. К.: Видавництво Ліра-К, 2022. С. 118.
4. Hudson Simon. Covid-19: Travel Impacts, Responses and Outcomes. Published 2020 by Good fellow Publishers, Oxford, 1+180 pp. (<http://www.goodfellowpublishers.com>)
5. Дунина А. Covid помог ринку жилья. Вести. 2021, 24 ноября . С. 6.
6. Дранник А. Буковель по цене Эмиратов. Куда поедут зимой украинцы и сколько это стоит. Вести. 2021, 11 ноября. С. 6.
7. Ярош В. Пока Аллах не видит. Вести. 2021, 22 июля. С. 10.
8. Доротич М. Халяльного м'яса бракує. Тому їдять пісний борщ. Високий замок. 2021, 8-14 липня. С. 7.
9. Яковенко М. Как Умань встречает хасидов. Вести. 2021, 7 сентября. С. 7.
10. Карелов К. Религиозная кухня. Тайны XX века. 2021. № 26. С. 28-29.

УДК 338.48

Сікірда Юлія

Льотна академія Національного авіаційного університету

Шмельова Тетяна

Національний авіаційний університет

Ключові технологічні рішення концепції «Туризм 4.0»

Досліджено поняття та основні технологічні рішення концепції «Туризм 4.0», їх вплив на сучасні зміни в галузі туризму та майбутній потенціал у сегменті туризму, подорожей та гостинності. Розглянуто Інтернет-технології, великі дані, технології віртуальної та доповненої реальності, мобільні технології, технології цифрового розрахунку, роботи зі штучним інтелектом, чат-боти тощо.

Ключові слова: *великі дані, віртуальна реальність, доповнена реальність, Інтернет-технології, мобільні технології, робототехніка, цифровий розрахунок, чат-бот, штучний інтелект.*

Sikirda Yu., Shmelova T. Key technological solutions of the concept «Tourism 4.0». *The definition and basic technological solutions of the concept "Tourism 4.0", their influence the modern changes in the tourism branch and future potential in the segment of tourism, travel and hospitality were researched. Internet-technologies, big data, virtual and augmented reality technologies, mobile technologies, digital ledger technologies, robots with artificial intelligence, chat-bots were considered.*

Keywords: *artificial intelligence, augmented reality, big data, chat-bot, digital ledger, Internet-technologies, mobile technologies, robotics, virtual reality.*

Постановка проблеми. Після рубежу тисячоліть технології стали настільки досконалими та інтегрованими, що трансформували суспільство та глобальну економіку [1]. Паралельно з цим Інтернет виріс у безпрецедентних масштабах і став присутнім у всіх економічних та соціальних аспектах життя

[2]. Розвиток ринку, інтернаціоналізація та зростання конкурентоспроможності призвели до появи так званої четвертої промислової революції та концепції «Індустрія 4.0» [3].

Термін «Індустрія 4.0» був введений урядом Німеччини в контексті його високотехнологічної стратегії у 2011 році [4]. На ранньому етапі він був пов'язаний із «фабриками майбутнього» або «розумними фабриками». «Розумність» виробничих галузей була задумана як зміна парадигми, викликана зростанням і прогресивною зрілістю нових інформаційно-комунікаційних технологій, які застосовуються до промислових процесів і продуктів [2]. Проте, парадигма «Індустрії 4.0» стала глобальною [4]. Починаючи з 2011 року, у професійних та академічних публікаціях з'являються спроби дати визначення концепції «Індустрії 4.0». На сьогоднішній день визначення залишається дискусійним [3; 5]. У наукових працях «Індустрія 4.0» визначається як загальний термін для нової промислової парадигми, яка охоплює набір майбутніх індустріальних розробок щодо кіберфізичної системи (Cyberphysical System), Інтернету речей (Internet of Things), робототехніки (Robotics), великих даних (Big Data), хмарних обчислень (Cloud Computing), віртуальної реальності (Virtual Reality) та доповненої реальності (Augmented Reality), які створюють інтелектуальне виробниче середовище [5]. Інші [6] розуміють «Індустрію 4.0» як гіперавтоматизацію та гіперзв'язок на основі штучного інтелекту (Artificial Intelligence), великих даних, робототехніки та Інтернету речей, які можуть подолати розрив між фізичною та кібернетичною системами, щоб підвищити продуктивність та інтенсифікувати промислове виробництво.

Цифрові технології виробництва, технології мережевих комунікацій, комп'ютерні технології та технології автоматизації є так званими *ключовими технологіями* для «Індустрії 4.0» [5].

За даними Європейського парламенту [7], «Індустрія 4.0» описує організацію виробничих процесів на основі технологій та пристроїв, які автономно спілкуються один з одним уздовж ланцюга створення вартості у моделях віртуальних комп'ютерів. У [1] «Індустрія 4.0» характеризується рядом нових технологій, які об'єднують фізичний, цифровий та біологічний світи і заснована на мегатенденціях технологічних драйверів:

- фізичних – автономні транспортні засоби, 3D-друк, передова робототехніка, нові матеріали;
- цифрових – Інтернет речей, технології розподілених блокчейнів, технологічні платформи;
- біологічних – генетика.

Поєднання вищезгаданих факторів впливає на цілі галузі, пов'язані з ними розподіл і споживання; це дає змогу створювати нові бізнес-моделі та повністю переналаштовувати продукти і послуги [1]. Індивідуалізація, інформатизація та гармонізація послуг особливо важлива в *туризмі*.

За останні шість десятиліть туризм переживав постійне розширення і став однією з найбільш швидкозростаючих галузей у світі. Очікується, що до 2030 року кількість міжнародних туристів у всьому світі досягне 1,8 млрд. [8].

Інтеграція різномірних підприємств у сфері туризму (організатори та посередники турів, трансферні компанії, готелі, ресторани тощо) має великі можливості для розвитку туристичної галузі. Однак на їх майбутнє сильно впливають соціальні, економічні, політичні, екологічні та технологічні зміни та виклики [9]. Ефективне функціонування туристичних об'єктів та процесів залежить від раціонального прийняття рішень всіма суб'єктами різномірних підприємств та гнучкого застосування сучасних інформаційних технологій [10]. Наразі актуальним є застосування інтелектуальних систем прийняття рішень, гнучких кіберфізичних систем з гібридним інтелектом (штучними / природними / спільними рішеннями) [11].

Розвиток інтелектуальних технологій, безумовно, є однією із мегатенденцій, які матимуть значний вплив на розвиток туризму [12–14]. Як видно, розгортання передових технологій «Індустрії 4.0» стало вибуховим ефектом, що впливає на багато секторів, включаючи туризм [15]. Технологічну еволюцію в туризмі вже описали новим терміном – «Туризм 4.0», який базується на новій парадигмі в промисловості – «Індустрії 4.0».

У зв'язку зі значним зростанням туристичного сектору та його внеску в економіку, важливо зрозуміти сутність поняття «Туризм 4.0», дослідити, які ключові технології четвертої промислової революції знайшли своє використання в даній концепції, та перспективи розвитку туристичної галузі із застосуванням інтелектуальних кіберфізичних систем.

Аналіз останніх досліджень та публікацій. До середини 2019 року була дуже незначна кількість наукових робіт щодо визначення терміну «Туризм 4.0». У дослідженні щодо технології вимірювання намірів купувати через Інтернет в готельній індустрії Малайзії використовується термін «Smart Tourism 4.0» [16]. У цьому випадку «Smart Tourism 4.0» є ініціативою уряду Малайзії щодо виведення туризму на новий рівень використання можливостей цифрової ери. Однак автори просто посилаються на урядовий план дій для подальшого розвитку туризму, не даючи жодного подальшого визначення «Туризму 4.0».

В роботі [17] термін «Туризм 4.0» використовується стосовно цифрової трансформації та інтелектуальної автоматизації в туризмі, маючи на увазі хмарні обчислення, мобільний Інтернет, робототехніку, штучний інтелект, автономні транспортні засоби та навіть 3D-друк. Однак ці технології згадуються в контексті того, що вони мають значний вплив на вимоги до кваліфікації та на склад світової туристичної робочої сили, але не в контексті визначення терміну «Туризм 4.0».

У [15] «Туризм 4.0» розглядається як новий етап розвитку туризму у порівнянні з електронним туризмом та мобільним туризмом, де:

- електронний туризм відноситься до цифровізації туристичних закладів і охоплює встановлення комерційних відносин за допомогою Інтернету для надання послуг, пов'язаних з туризмом, наприклад, бронювання готелю, авіа- або автосервіс;
- під мобільним туризмом розуміється накопичена взаємодія, пов'язана з туризмом, отримана за допомогою мобільних пристроїв (наприклад,

GPS, електронні карти, інформація про визначні місця, магазини, ресторани тощо).

«Туризм 4.0» є прикладом більш широких масштабів та глибших аспектів, ніж електронний туризм та мобільний туризм: він відноситься до сучасної тенденції обробки великих даних, зібраних від величезної кількості мандрівників, щоб створити персоналізований досвід подорожей. Це можна розглядати як намагання поставити «Індустрію 4.0» і туризм поряд [15]. Однак, порівнюючи різні етапи розвитку туризму, у [15] ігнорується концепція «розумного туризму», який інтенсивно досліджувався протягом останніх кількох років. Визначення розумного туризму здається близьким до розуміння терміну «Туризм 4.0». Наприклад, розумний туризм визнається соціальним феноменом, що виникає внаслідок зближення інформаційних технологій із туристичним досвідом [18]. За даними [19], розумний туризм описує зростаючу залежність туристичних місць, постачальників туристичних послуг і туристів від нових форм інформаційно-комунікаційних технологій та інших передових технологій, які дозволяють трансформувати величезні обсяги даних у цінні пропозиції.

Наразі можна виділити два напрямки наукових досліджень, пов'язаних з «Туризмом 4.0». Перший – про перехід туризму на «Туризм 4.0» з використанням технологій «Індустрії 4.0» [20], другий – про виклики маркетингової зміни парадигми «Туризм 4.0» [21].

Через важливу частку туризму у світовій економіці та її безперервне зростання протягом останніх кількох десятиліть, наслідки впливу четвертої промислової революції на туризм (попит і пропозицію туристичних послуг) потребують пильнішої уваги.

Виклад основного матеріалу. Важливість ключових технологічних факторів «Індустрії 4.0» у туризмі підкреслюється певними виразами, наприклад:

- найбільш широко використовуваний (наприклад, Інтернет);
- суттєва характеристика (наприклад, великі дані);
- відіграє важливу роль у туризмі (наприклад, віртуальна реальність);
- створює мережеве узгодження між покупцями та продавцями (наприклад, бізнес-моделі, засновані на хмарних обчисленнях);
- стимулює інновації та монетизацію (мобільні технології);
- найпопулярніша сфера (наприклад, роботи та штучний інтелект);
- найпомітніша сфера (наприклад, чат-боти тощо).

Ключові доступні технології «Туризму 4.0» наводяться на рис. 1.

Інтернет (Internet). Найбільш широко використовуваною технологічною інновацією в туризмі є Інтернет. Під час четвертої промислової революції він став доступним для мас, а також високошвидкісним [22]. У туризмі Інтернет робить внесок у самоорганізовані відпустки та самостійні подорожі. Фактично, це змінило баланс сил від постачальників туристичних послуг до споживачів – мандрівників і гостей. Для постачальників туристичних послуг це принесло дві великі переваги. По-перше, зниження витрат: посередників може бути менше,

ніж раніше, процеси впорядковані, а туристичні компанії можуть заощадити час і витрати [23]. Друга велика перевага Інтернету в туризмі пов'язана з маркетингом: в Інтернеті зникають географічні бар'єри; туристичні компанії можуть легко вийти на зовнішні ринки та охопити більше клієнтів, а клієнти можуть досягти їх [23].

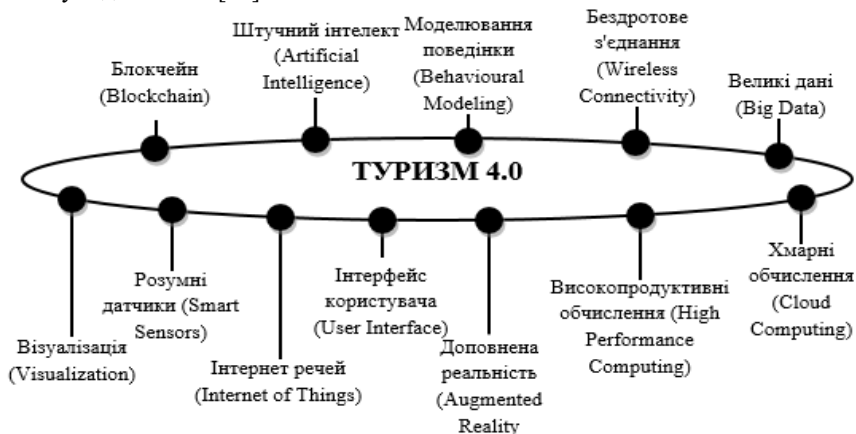


Рис. 1. Ключові технологічні рішення концепції «Туризм 4.0»

Великі дані (Big Data). Великі дані є важливою ознакою «Туризму 4.0» [15]. Впровадження великих даних у туризмі означає отримання інформації в режимі реального часу про туристів, їх переміщення, їх переваги, рішення щодо купівлі, їх прагнення тощо. Великі дані збираються з різних джерел, де туристи залишають свої цифрові відбитки: у соціальних мережах, на туристичних порталах, з роботами та чат-ботами тощо [24]. Перевага отриманих даних за допомогою додатків великих даних полягає в тому, що ці дані базуються на фактичних туристичних заходах, а не на даних, отриманих в результаті опитувань. Таким чином, вони є надійними, репрезентативними, детальними та підлягають сегментації; крім того, вони дозволяють реалізувати корисні моделі прогнозування для підвищення ефективності обслуговування клієнтів [25]. Великі дані вже керують багатьма маркетинговими рішеннями та сферами, які важливі для того, щоб випереджати потреби клієнтів [26].

Віртуальна реальність (Virtual Reality). Віртуальна реальність відіграє велику роль у туризмі. Туристи люблять здійснювати віртуальні подорожі до існуючих або вигаданих місць, починаючи від дотику та закінчуючи 360-градусними відео [27]. У квітні 2018 року в Гуйчоу, Китай, було відкрито величезний тематичний парк віртуальної реальності [28]. Деякі авіакомпанії вже взяли на себе зобов'язання щодо технології віртуальної реальності: у 2015 році Quantas запустила пілотну програму, яка демонструє віртуальні напрямки (наприклад, Національний парк Какаду, Великий Бар'єрний риф, острів

Гамільтон) пасажиром першого класу [15], а KLM надає VR-гарнітури туристам, які летять з Нью-Йорка до Європи [29].

Доповнена реальність (Augmented Reality). Технологія доповненої реальності революціонує досвід мандрівників, роблячи планування подорожі більш гладким, інтерактивним і простим [30]. Доповнена реальність змінює сприйняття людиною свого фізичного оточення при перегляді через певний пристрій. Технологія має схожість з віртуальною реальністю, але доповнена реальність не замінює реальне середовище, а доповнює його, накладаючи цифрові компоненти [30]. Технологія доповненої реальності дає змогу поширити цифрові покращення на існуючу реальність або сценарій реального життя. Для туризму це означає, що бронювання готелю, доступ до інформації під час перебування там, навігацію пунктом призначення, переклад письмових або усних знаків чи розмов, а також пошук закладів харчування та розваг можна зробити просто за допомогою програми на мобільних пристроях [30].

Мобільні технології (Mobile Technologies), Інтернет речей (Internet of Things). Мобільні технології стимулюють інновації та монетизацію туристичного бізнесу [31]. У готелях майбутнього цифрові технології зможуть перетворити готельні номери на «приємне місце». Деякі дії уже можна зробити в готелях просто за допомогою мобільних додатків на смартфонах, наприклад, реєстрацію, виписку, встановлення температури в кімнаті тощо [27]. Для мандрівників смартфон стає ключем від кімнати, меню, рахунком [32]. У KViHotel Budapest все контролюється за допомогою смартфона гостя: гості можуть зареєструватися за допомогою своїх додатків звідусіль; смартфон – це ключ від кімнати, який керує всім у номері та може запропонувати послуги консьєржа [33]. Крім того, існує тісний зв'язок між авіакомпаніями, аеропортами та користувачами смартфонів (реєстрація на рейс тощо) [34]. У найближчому майбутньому мобільні пристрої, ймовірно, дозволять мандрівникам мати свою цифрову ідентичність та носити її з собою [34].

Розумні датчики (Smart Sensors). Технології, які можна носити, – розумні годинники, браслети, окуляри – поступово стають реальністю в туризмі. American Airlines використовує для повідомлення пасажирів про посадкові талони, зміну виходу на посадку та отримання багажу Apple Watch, Uber дозволяє користувачам замовляти поїздки та отримувати сповіщення про прибуття на годиннику. Готелі працюють із Apple Watch, що дає змогу зареєструвати гостей, переглянути деталі бронювання, зробити бронювання в останню хвилину або розблокувати двері за допомогою переносних пристроїв. Майбутнє подорожей із підтримкою розумних годинників набагато перспективніше, однак туристичні компанії все ще технологічно відстають від цієї тенденції [35].

Цифровий розрахунок (Digital Ledger). Нові технології цифрового розрахунку повинні забезпечити довіру та автентичність [36], тому було кілька ідей щодо того, як забезпечити швидкий переказ грошей, як платити за допомогою криптовалют, як отримати винагороду за лояльність криптовалютними тощо [21]. Передбачається, що найближчим часом протоколи цифрового

розрахунку (наприклад, блокчейни) дозволять мандрівникам їхати в аеропорт, залишаючи свій гаманець та документи, що посвідчують особу, вдома [36].

Роботи (Robots), штучний інтелект (Artificial Intelligence). Роботи в готелях і ресторанах, мабуть, найпопулярніша сфера нових технологічних досягнень. Вони були розроблені шляхом поєднання робототехніки та штучного інтелекту. Є кілька прикладів того, як у сфері гостинності та туризму використовують роботів зі штучним інтелектом. Наприклад, у готелі Marriott в Генті (Бельгія) гостей зустрічає людиноподібний робот Маріо, який розмовляє з гостем 19 мовами про події, розклад автобусів, сніданок «шведський стіл» тощо [37]. У готелі Hilton в Макліні (США) гуманоїдний робот Конні виконує подібні роботи Маріо завдання [38] тощо. Глобальне дослідження щодо прийняття роботів у подорожах [39] показало очікування мандрівників, що роботи відіграватимуть велику роль у їх житті; трьом чвертям з понад 6000 респондентів були б зручно поряд з роботами в туристичному секторі. Хоча міжнародні мандрівники в основному позитивно ставляться до використання роботів на своїх місцях відпочинку, деякі країни є більш обережними, ніж інші. Німці та французи були найбільш негативно налаштованими до робототехніки та штучного інтелекту, тоді як китайці та бразильці були найпозитивнішими. Основні переваги, які респонденти бачать в роботах, – це загальна ефективність, збереження даних і запам'ятовування. Більше трьох чвертей респондентів вважають, що роботи краще за людей обробляють дані (81 %) і мають справу з різними мовами (79 %), тоді як 76 % вважають, що роботи мають кращу пам'ять.

Ймовірно, найпомітнішим проявом штучного інтелекту в туризмі та гостинності на даний момент є чат-боти – віртуальні помічники, які можуть вести розмову з людиною природною мовою за допомогою ботів і додатків (наприклад, Alexa від Amazon). Вони ідеально підходять для клієнтів, орієнтованих на туристичний бізнес. Голландська авіакомпанія KLM однією з перших впровадила використання ботів і чат-додатків, які надсилають своїм пасажиром посадкові талони та інформацію про рейс через Facebook Messenger, WeChat, Viber та інші додатки для чату [39]. Деякі платформи бронювання туристичного розміщення (наприклад, Expedia) вже впровадили туристичні чат-боти. У готелі Andas Singapore ConsierGo чат-бот із штучним інтелектом спілкується з гостями через обліковий запис месенджера готелю у Facebook [15]. Коли роботи та чат-боти виконують завдання, вони збирають різні дані про гостей готелю, тому стають активними мобільними збирачами великих даних. Більше того, оскільки вони є машинами, підключеними до великих мереж Інтернету речей, вони мають потрібне використання. По-перше, вони можуть служити пунктами збору даних; по-друге, вони можуть взаємодіяти з гостями; по-третє, вони можуть виконувати інші завдання [40].

Бізнес-моделі (Business Models). Іншими яскравими прикладами технологічної еволюції 21 століття є технологічні бізнес-моделі, які створюють відповідність між мережами покупців та продавців [1]. Технологічні компанії мають стати новими членами деяких секторів економіки [23]. Вони роблять

можливим те, що називають «економікою попиту» або «економікою спільного використання». У секторі туристичного розміщення найвідомішою бізнес-моделлю такого роду є Airbnb [41].

Ефективність рішень залежить від раціонального використання інтелектуальної автоматизації на всіх етапах функціонування туристичних об'єктів у вигляді інтелектуальних систем прийняття рішень, гнучких кіберфізичних систем з гібридним інтелектом тощо [9–13]. Управління процесами інтелектуалізації та розроблення відповідних інтелектуальних систем залежить від наявності вихідних даних якості функціонування об'єктів та суб'єктів туризму. Кроки для створення інтелектуальної системи прийняття рішень в рамках концепції «Туризм 4.0» представлено в табл. 1.

Таблиця 1

Кроки для створення інтелектуальної системи прийняття рішень в рамках концепції «Туризм 4.0»

Крок	Система	Моделі	Вхідні дані	Вихідні дані
I	Експертна система – демо-версія інтелектуальної системи	Експертні оцінки, статистичні дані	Експертні дані	Експертні оцінки, статистичні дані
II	Системи підтримки прийняття рішень	Індивідуальні та колаборативні моделі прийняття рішень	Експертні оцінки, статистичні дані	Експертні оцінки, статистичні дані, оптимальні рішення (індивідуальне та сумісне прийняття рішень)
III	Системи штучного інтелекту прийняття рішень (без навчання)	Нейронна штучна мережа прийняття рішень	Експертні оцінки, статистичні дані, оптимальні рішення	Результати рішень нейронної штучної мережі, великі дані
IV	Системи штучного інтелекту з машинним навчанням (Machine Learning)	Нейронна штучна мережа Machine Learning	Експертні оцінки, статистичні дані, оптимальні рішення, великі дані	Великі дані, прийняття рішень та прогнозування розвитку ситуації
V	Системи штучного інтелекту з самонавчанням (Deep Learning)	Нейронна штучна мережа Deep Learning	Великі дані	Великі дані, ідентифікація ситуації, прийняття рішень та прогнозування розвитку ситуації
VI	Інтелектуальні системи, гнучкі кіберфізичні системи з гібридним інтелектом	Моделі прийняття рішень суб'єктами ситуації (натурального та штучного інтелекту)	Експертні оцінки, статистичні дані, оптимальні рішення, великі дані, аналітичні дані	Оптимальні/раціональні дані, управління розвитком ситуації, дані прийняття рішень штучним та природним інтелектом

Висновки і перспективи подальших пошуків. Термін «Туризм 4.0» з'явився в 2017 році в документах урядових органів Португалії, Фінляндії, Італії, Іспанії, Словенії, Туреччини, Таїланду, Малайзії та Балі. Це визначення використовувалося як «парасольковий термін» для сприяння туризму в конкретній країні, забезпечення технологічних змін у туризмі, впровадження нової туристичної «екосистеми» тощо. Провідною ниткою у всіх документах, пов'язаних з «Туризмом 4.0», стали штучний інтелект, великі дані, мобільні технології, віртуальна реальність, технології цифрових розрахунків тощо.

Приклади практичного використання технологічних рішень для «Туризму 4.0» вказують на те, що туризм щільно слідує за розвитком «Індустрії 4.0». Однак через різноманітність туристичного бізнесу та специфіку його продукції, масштаби нових технологій у туризмі тощо, він дещо відрізняється від «Індустрії 4.0». Тому необхідні подальші дослідження, щоб концептуалізувати поняття «Туризм 4.0», прояснити різницю між туризмом та «розумним» туризмом, а також розробити методику ефективної взаємодії між системами штучного інтелекту і суб'єктами процесу туристичного обслуговування (туристами, турсператорами, турагентами, трансферними компаніями, готелями, ресторанами тощо).

Список використаних джерел:

1. Schwab K. The Fourth Industrial Revolution. UK: Penguin Random House, 2016. 192 p.
2. Diez-Olivan A., Del Ser J., Galar D., Sierra B. Data Fusion and Machine Learning for Industrial Prognostic: Trends and Perspectives Toward Industry 4.0. *Information Fusion*. 2019. Vol. 50. P. 92-111.
3. Piccarozzi M., Aquilani B., Gatti C. Industry 4.0 in Management Studies: A Systematic Literature Review. *Sustainability*. 2018. Vol. 10. P. 21-38.
4. Rodič B. Industry 4.0 and the New Simulation Modelling Paradigm. *Organizacija*. Vol. 50. 2017. P. 193-207.
5. Pereira A.C. & Romero, F. A review of the Meanings and Implications of the Industry 4.0 Concept. *Procedia Manufacturing*. 2017. Vol. 13. P. 1206-1214.
6. Park S.-Ch. The Fourth Industrial Revolution and Implications for Innovative cluster policies. *AI & Society*. 2017. Vol. 33. P. 433- 445.
7. Industry 4.0. Directorate General for Internal Policies. Policy Department A: Economic and Scientific Policy. Brussels, Belgium: European Parliament, 2016. 94 p.
8. *Tourism Highlights*. Madrid, Spain: UNWTO, 2017. 16 p.
9. Харченко В. П., Шмельова Т. Ф., Сікірда Ю. В. Прийняття рішень в соціотехнічних системах : монографія. К. : Національний авіаційний університет, 2016. 308 с.
10. Socio-Technical Decision Support in Air Navigation Systems : Emerging Research and Opportunities : manuscript / T. Shmelova, Yu. Sikirda, N. Rizun, A.-B. M. Salem, Yu. Kovalyov. IGI Global book series Advances in Mechatronics and Mechanical Engineering (AMME). USA, Hershey : IGI Global, 2018. 305 p.

11. Shmelova T., Sikirda Yu. Socio-Technical Approaches for Optimal Organizational Performance : Air Navigation Systems as Sociotechnical Systems : Chapter 3. Advanced Macroergonomics and Sociotechnical Approaches for Optimal Organizational Performance : manuscript / Eds. Arturo Realyvásquez, Aide Aracely Maldonado-Macías, Karina Cecilia Arredondo-Soto. IGI Global book series Advances in Logistics, Operations, and Management Science (ALOMS). USA, Hershey : IGI Global, 2019. P. 39-70.
12. Handbook of Research on Artificial Intelligence Applications in the Aviation and Aerospace Industries / Eds. T. Shmelova, Yu. Sikirda, A. Sterenharz. IGI Global book series Advances in Mechatronics and Mechanical Engineering (AMME). USA, Hershey : IGI Global Publ., 2020. 517 p.
13. Сікірда Ю. В., Шмельова Т. Ф. Вплив технологій штучного інтелекту на розвиток туристичної індустрії. Теоретичні і прикладні напрямки розвитку туризму та рекреації в регіонах України : матеріали VII міжнар. наук.-практ. конф., Кропивницький, 1-2 квітня 2021 р. Кропивницький : Льотна академія Національного авіаційного університету, 2021. С. 169-178.
14. OECD Tourism Trends and Policies 2018. Paris: OECD Tourism Committee, 2018. 376 p.
15. Manjari R. M. E. Introducing Tourism 4.0: What is It and How Do We Get Here? 2018. 2 October 2018. URL: <http://forbil.org/id/article/211/introducing-tourism-40-what-is-it-and-howdo-we-get-here> (access date: 10.01.2022).
16. AlJamy H. A., Al-shami S., Ali S. N., Rashid N., Raad W., Alaraji Z. J. Measuring the Adoption of Ubiquitous Technology Towards Online Purchase Intention in Hotel Industry. The Turkish Online Journal of Design, Art and Communication (TOJDAC). 2018. Special Edition. P. 1997-1987.
17. Papathanassis A. R-Tourism: Introducing the Potential Impact of the Robotics and Service Automation in Tourism. Ovidius University Annals, Economic Science Series. 2017. Vol. XVI. Iss. 1. P. 211-216.
18. Hunter W. C., Chung N., Gretzel U., Koo Ch. Constructivist Research in Smart Tourism. Asia Pacific Journal of Information Systems. 2015. Vol. 25. No 1. P. 105-120.
19. Gretzel U., Sigala M., Xiang Zh., Koo Ch. Smart Tourism: Foundations and Developments. Electron Markets. 2015. Vol. 25. P. 179-188.
20. Yildiz E., Davutiuglu N. A. The Transition from Industry 4.0 to Tourism 4.0: Smart Hotels, Artificial Intelligence and Improvements in Robotics / Recent Advances in Social Science; eds. E. Recep, I. Koleva, M. Ozturk, M. Arabaci. Newcastle: Cambridge Scholar Publishing, 2018. P. 229-242,
21. Starc P., Urška U. J., Mokorel S., Kuralt V., Ilijaš T. Tourism 4.0: Challenges in Marketing a Paradigm Shift. Consumer Behaviour and Marketing. March 2019. URL: <https://www.intechopen.com/online-first/tourism-4-0-challenges-in-marketing-a-paradigm-shift> (access date: 10.01.2022).
22. Tourism and the European Union. Recent trends and policy developers. Brussels, Belgium: European Parliament, 2015. 28 p.
23. Brain L. Tourism Technology Changed the Way We Travel. Tourism Review. 31 July 2017. URL: <https://www.tourism-review.com/tourism-technology-is-essential-for-any-travel-company-news5505> (access date: 12.01.2022).

24. Dolgos G. Tourism Industry Benefit Greatly from Big Data. *Tourism Review*. 26 February 2017. URL: <https://www.tourism-review.com/tourism-I> (access date: 12.01.2022).
25. Kraus N. The Big Data Revolution in Tourism. *Tourism Review*. 18 September 2017. URL: <https://www.tourism-review.com/big-data-technology-used-in-the-tourism-sector-news10293> (access date: 12.01.2022).
26. McCracken S. Hoteliers Share Insights on the Industry's Future. *Hotel News*. 12 April 2018. URL: <http://www.hotelnewsnow.com/Articles/283839/Hoteliers-share-insights-on-the-industrys-future> (access date: 13.01.2022).
27. Fes N. Hotel 4.0 – What the Hotel of the Future Looks Like. *Tourism Review*. 4 June 2017. URL: <https://www.tourism-review.com/hotel-of-the-future-would-include-lots-of-technology-news10616> (access date: 13.01.2022).
28. Ashcraft B. Massive Virtual Reality Theme Park Opens in China. 1 May 2018. URL: <https://kotaku.com/massive-virtual-reality-theme-park-opens-in-china-1825676929> (access date: 13.01.2022).
29. Drescher C. Sky's the Limit: the Future of In-Flight Entertainment. *CNN*. 10 November 2017. URL: <https://edition.cnn.com/travel/article/in-flight-entertainment-future/index.html> (access date: 14.01.2022).
30. Augmented Reality Applications in the Tourism Industry. 6 January 2016. URL: <https://www.augment.com/blog/augmented-reality-in-tourism/> (access date: 14.01.2022).
31. Meza R. Transforming the Future of the Travel Experience, One Mobile at a Time. *Travelport*. 30 October 2017. URL: <https://www.tnooz.com/article/transforming-the-future-of-the-travel-experience-one-mobile-at-a-time/> (access date: 14.01.2022).
32. Majendie A. Chinese Tourist are Taking over the Earth, One Selfie at a Time. *Bloomberg*. 11 February 2018. URL: <https://www.bloomberg.com/news/features/2018-02-11/chinese-tourists-are-taking-over-the-earth-one-selfie-at-a-time> (access date: 15.01.2022).
33. Welcome to the First 360 Smart Hotel of the World. *KVIHoTEL*. URL: <https://www.kvihotelbudapest.com/> (access date: 15.01.2022).
34. Grad Ch. Technology Update: Mobile Travel Consumers Trend. *Tourism Review*. 5 May 2014. URL: <https://www.tourism-review.com/mobile-travel-consumers-trends-news4124> (access date: 15.01.2022).
35. Dorsi S. Travel industry – Wearables Don't Offer Much. *Tourism Review*. 4 January 2016. URL: <https://www.tourism-review.com/hotel-of-the-future-would-include-lots-of-technology-news10616> (access date: 15.01.2022).
36. Hausold A. Unlock the Ultimate Travel Experience with Cryptocurrency Incentives. *Tourism Review*. 23 October 2017. URL: <https://www.tourism-review.com/trippki-introduced-brand-new-travel-reward-system-news10343> (access date: 15.01.2022).
37. Hayland P. Hotel Industry Offers Jobs to Robots. *Tourism Review*. 9 October 2017. URL: <https://www.tourism-review.com/modern-hotel-industry-innovates-with-robots-news10323> (access date: 15.01.2022).
38. Threjos N. Introducing Connie, Hilton's new robot concierge. *USA Today*. 9 March 2016. URL:

- <https://www.usatoday.com/story/travel/roadwarriorvoices/2016/03/09/introducing-connie-hiltons-new-robot-concierge/81525924/> (access date: 15.01.2022).
39. Peterson T. Artificial Intelligence in Travel and Tourism. 18 October 2018. URL: <https://www.webcredible.com/blog/artificial-intelligence-tourism-travel> (access date: 15.01.2022).
40. Robots in Hospitality: Five Trends on the Horizon. Hospitality technology. 2017. URL: <https://hospitalitytech.com/robots-hospitality-five-trends-horizon> (access date: 15.01.2022).
41. Zupan Korže S. Airbnb and Uber: Legal Platform but Illegal Networked Business. Innovative Issues and Approaches in Social Science. 2018. Vol. 11. No. 2. P. 8-37.

УДК 159.9

Москвічова Олена

Національний університет біоресурсів і природокористування України, м. Київ

Використання інструментів кольоромаркетингу у дизайні об'єктів готельно-ресторанного господарства

У цій статті розглянуто теоретичні та практичні аспекти впровадження впливу кольоромаркетингу у діяльність підприємств готельно-ресторанного господарства. Роль кольоромаркетингу у посиленні конкурентних переваг підприємства, а також можливість психологічно впливати на споживачів готелю чи ресторану через колір. Надано психологічну характеристику різноманітних кольорів і їх конкретний вплив на споживача. Колір є способом візуальної комунікації з потенційним споживачем, а також він є елементом брендингу і дизайну. Маркетологи вже не одне десятиріччя взаємодіють із споживачем через різні візуально-кольорові прийоми та рішення.

Ключові слова: колоромаркетинг, колір, дизайн інтер'єру, готель, ресторан.

Moskvichova O. The use of color marketing tools in the design of hotel and restaurant facilities. *This article considers the theoretical and practical aspects of implementing the impact of color marketing in the activities of hotel and restaurant enterprises. The role of color marketing in enhancing the competitive advantages of the enterprise, as well as the ability to psychologically influence consumers of the hotel or restaurant through color. The psychological characteristics of various colors and their specific impact on the consumer are given. Color is a way of visual communication with a potential consumer, and it is also an element of branding and design. Marketers have been interacting with consumers for decades through a variety of visual and color techniques and solutions.*

Keywords: color marketing, color, interior design, hotel, restaurant.

Постановка проблеми та її зв'язок із важливими науковими чи практичними завданнями. У нашому динамічному світі люди постійно вирушають у ділові та особисті поїздки, залишаючи свій будинок та стаючи

частими гостями готелів і ресторанів. Тому дуже важливо, щоб у цих місцях панувала атмосфера, що викликає ті ж відчуття спокою та затишку, які ми відчуваємо вдома. Сучасний успішний готельно-ресторанний бізнес – це не лише висока якість обслуговування, а й глибокі, яскраві емоції. Чим більше почуттів задіяні у комунікаціях із постояльцями, тим міцніший із ними зв'язок. Поряд з іншими методами занурення гостей у комфортну атмосферу, посилити враження від перебування в готелі або ресторані можна через сучасні колоротехнології.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Інноваційним технологіям у сфері гостинності та зокрема колоротехнологіям присвячені дослідження практиків маркетингових технологій у сфері гостинності В. Даниленко, І. Данченко, Є. Леонтєва, Є. Павленко, Н. Степанов, С. Сьомка, Р. Юлдашева та інші. Проте в Україні ще замало готелів і ресторанів при виборі дизайну інтер'єру звертаються до кольоромаркетингу, саме тому наше дослідження спрямоване на популяризацію цього виду маркетингу у дизайні інтер'єру.

Мета роботи полягає у дослідженні використання інструментів кольоромаркетингу у дизайні об'єктів готельно-ресторанного господарства.

Методи та організація дослідження. У дослідженні використані загальнонаукові та спеціальні методи пізнання, дослідно-пошукова література, наукові праці вітчизняних вчених з питань дослідження, а також інші методи, такі як системний аналіз; синтез, статистичний та психологічний метод, опитування споживачів та інші.

Виклад основного матеріалу з аналізом отриманих наукових результатів. Як показує практика маркетингу та теорії брендингу для залучення гостя в готель, необхідно використовувати мультисенсорний (багаточутливий) маркетинг, принципи якого досить прості.

Кольоромаркетинг – це нематеріальний метод стимулювання збуту, в основі якого лежить вплив на емоційний стан людини за допомогою кольору і світла природного і штучного походження [1, с.19].

Насправді кожна людина сприймає світ, що її оточує світ за допомогою п'яти почуттів: зір, слух, нюх, смак і дотик. Ці канали є нашим засобом комунікації з навколишнім світом, і отже є основними при прийнятті рішення. З оцінок прибічників сенсорного маркетингу, саме колір є ефективним засобом впливу на людину [2]. Дослідження психологів показують, що понад 70% людських емоцій пов'язані з органами зору. Більше того, на правильно підібраний колір не можна не звернути увагу [3].

Загальновідомо, що крім кольору, 80–90% інформації про навколишній матеріальний світ людина одержує візуально за допомогою світла – природного і штучного. Пріоритетним для людини є природне освітлення – енергія, що випромінюється у всіх напрямках і розповсюджується на великі відстані. Інтенсивність природного світла залежить від зміни часу дня, пори року та географічного положення. Воно необхідне людині для виконання процесів життєдіяльності, впливає на загальний психоемоційний і фізичний стан здоров'я людини у цілому. Природне світло є джерелом енергії на землі, воно здійснює

на живі організми тонізуючий ефект, впливає на імунобіологічні процеси, покращує теплообмін, сприяє процесу обміну речовин та фотосинтезу, росту живих організмів тощо [4; 5].

Х. Чідзіва, провівши свої дослідження, зробив наступні висновки: існують окремі індивіди, на настрої яких безпосередньо впливає колір, проте є і інші, які підпадають під вплив кольорів опосередковано, тобто сприймають колір десь між кольоровою асоціацією і уявою. До останніх відносяться люди середнього і старшого віку, відповідно до першої групи відноситься – молодь, в яких слабше, ніж у людей середнього віку розвинуте відчуття соціуму, менший зв'язок із традиціями і звичаями. Роль кольору, як інструменту рекламної комунікації важко переоцінити. Колір є елементом брендингу компанії, що за умови монополістичної конкуренції виокремлює компанію на фоні решти. Виробники також можуть використовувати колір для диференціації своєї продукції. Наприклад, класифікувати схожі продукти за вмістом того чи іншого продукту. Колір повинен гармоніювати з усіма дизайнерськими рішеннями компанії чи то логотип, чи то зовнішній вид товару. При повному співпадінні всіх елементів продукту і оформлення компанії здається органічним потенційному споживачу продукції або послуги. Це сполучення допомагає підвищити впізнаність і прихильність до бренду при певному рівні якості товару. Варто визначити, з чим асоціюється певний колір у людини, а також як він допомагає обрати вектор розвитку і ідеологію компанії.

Давно помічено, що колір певним чином впливає на людину психологічно, фізіологічно й естетично. Так, колір створює відповідний настрій; впливає на фізіологічні процеси, активізуючи або пригнічуючи їх. Колір обумовлює колористичні асоціації, семантику і символіку.

Психологічний аспект сприйняття кольору людиною пов'язують із світосприйняттям, культурними й естетичними традиціями середовища, в якій сформувалась особистість, а також з її попереднім досвідом, асоціативними характеристиками та пам'яттю. Вважається, що колористичні переваги у людини формуються на основі певних асоціацій, залежать від її темпераменту, статі та психологічного складу характеру, національних традицій та соціальних установок.

Колір є важливим компонентом середовища існування людини. Все природне оточення є кольоровим, і важко назвати галузь діяльності, де колір не мав би ніякого значення. Людина демонструє різну реакцію на колір, що включає такі аспекти, як:

- фізіологічний комфорт – відчуття від використаних у просторі кольорів або окремого кольору залежить від часу впливу на глядача, сили і спектрального складу кольору, від умов спостереження;
- естетично-емоційний вплив – властивість кольору створювати цілісне, гармонійне колористичне вирішення інтер'єру;
- психологічний – властивість кольору викликати певні асоціації, настрої, емоції у людини.

У кольорознавстві виділяють:

- первинні кольори: червоний, синій і жовтий, які є основою для інших кольорів;
- вторинні кольори – утворюються при змішуванні двох основних кольорів;
- третинні кольори – кольори, які можна створити поєднанням одного основного й одного вторинного кольорів.

Усе наявне колористичне різноманіття можна звести до трьох основних рядів:

1. Ахроматичний ряд – градація від чорного до білого, включаючи всі відтінки сірого. Ці кольори не мають колористичного тону.

2. Хроматичний ряд (кольори спектра), який можна поділити за ознаками:

- тепла колористична гама;
- холодна колористична гама;
- додаткові колористичні сполучення: синій – оранжевий, зелений – червоний; жовтий – фіолетовий.

3. Ряди, що йдуть від ахроматичних до хроматичних (наприклад, від синього до білого, сірого або чорного).

Зір людини здатний розрізняти три основні характеристики кольору: відтінок, яскравість і насиченість, а різноманіття наших вражень і залежить від безлічі їх градацій і поєднань.

Будь-який колір або їх сполучення може сприйматися різними людьми по-різному, залежно від культурного й історичного контексту, настрою, від просторового розміщення колористичної плями, її форми і фактури та багатьох інших факторів. Численні дослідження (М. Джордж, Б. Райт, Л. Рейнвотер, Р. Франсе й ін.), а також висловлювання художників і поетів дозволяють зробити деякі висновки щодо зв'язку об'єктивних властивостей кольору з реакціями, які вони викликають [6]:

1. Чим чистіший і яскравіший колір, тим чіткіша, інтенсивніша і стійкіша реакція.

2. Складні, малонасичені кольори середньої світлоти викликають дуже різні (нестійкі) і відносно слабкі реакції.

3. До найбільш однозначних асоціацій відносяться температурні, вагові та акустичні (різні люди оцінюють ці якості кольору в основному однаково).

4. До найбільш неоднозначних асоціацій відносяться смакові, дотикові, нюхові, емоційні, тобто ті, які пов'язані з більш інтимними переживаннями і з діяльністю біологічних органів чуттів. Тут навіть близькі люди можуть по-різному реагувати на одні і ті ж кольори.

5. Пурпурові кольори навіть у чистому й яскравому вигляді викликають різні реакції. (Це можна пояснити подвійністю їх природи.)

6. Жовті і зелені кольори викликають найбільшу різноманітність асоціацій. Це відбувається тому, що в такій області спектра око розрізняє найбільшу кількість відтінків. У природі найбагатше представлені саме ці кольори. Кожен з відтінків жовтого або зеленого пов'язується у свідомості з

певним предметом або явищем, звідси і багатство асоціацій [7].

Психологами доведено, що колір здатний здійснювати відповідні зорові враження, викликати певні асоціації, впливати на психічний стан людини (табл. 1).

Вивчаючи кольори та їх властивості, науковці у різні періоди розробляли власні принципи, за якими можна досягати колірної гармонії при створенні штучного середовища. Наприклад, принципи колірної гармонізації Е. Вебера та Дж. Мендела складаються з нижченаведених постулатів.

Таблиця 1.

Психологічна характеристика впливу кольору

Колір	Характеристика
Червоний колір	візуально сприймається як дуже близький, виступаючий, гарячий, важкий, яскравий, активний, динамічний. Здатний швидко привертати увагу, фіксувати погляд. Здійснює відповідний вплив на організм людини: збільшення частоти пульсу та артеріального тиску, прискорення та поглиблення дихання, збільшення швидкості рухів та активізація мускульної системи. Однак людина швидко втомлюється від значної кількості червоного кольору у просторі
Оранжевий колір	близький, виступаючий, теплий, легкий, динамічний, рухливий, сяючий. Здатний викликати відчуття деякого приємного збудження, благополуччя, покращує працездатність
Жовтий колір	такий, що наближається, виступає, яскравий, променистий, рухливий. Більшість людей асоціюють його із радістю, веселістю, безпечністю
Зелений колір	візуально сприймається як нейтральний, інертний і статичний. Психологічно заспокоює, створює відчуття безпеки
Блакитний колір	сприймається як такий, що віддаляється, повітряний, легкий, прохолодний, спокійний, чистий, прозорий. Психологічно зменшує рівень тривоги, заспокоює
Синій колір	сприймається як такий, що відступає, далекий, важкий, холодний, нерухомий. Психологічно сприймається як суворий, таємничий, викликає відчуття настороженості
Фіолетовий колір	сприймається як далекий, важкий. Бузковий сприймається як світлий, а фіолетовий – як дуже темний
Коричневий колір	створює відчуття спокою і надійності, твердості, стриманості
Білий колір	сприймається як такий, що наближається, збільшує об'єм, легкий, спокійний, пасивний. Асоціюється із чистотою, ясністю, шляхетністю
Сірий колір	сприймається як нейтральний, створює відчуття інертності, меланхолії, спокою
Чорний колір	візуально сприймається як відступаючий, важкий, такий, що зменшує об'єм, статичний, важкий

Джерело: [8].

Принципи колірної гармонізації Е. Вебера [9]:

1. Використовувати настільки мало колірних відтінків, наскільки це можливо.

2. Якщо має бути використано кілька колірних відтінків, то вибирати або родинні кольори, розташовані по сусідству в колірному колі, або вибирати для композиції додаткові кольори;

3. Кольори високої яскравості повинні використовуватися разом з кольорами низької яскравості, причому поверхню яскравих кольорів повинна складати 1/3 або 1/4 поверхні приглушених кольорів.

4. Площа поверхні з високою колірною насиченістю повинна компенсуватися площею поверхні з низькою колірною насиченістю. І тут співвідношення площ повинно бути 1:3 або 1:4.

Принципи колірної гармонізації Дж. Мендела [9]:

1. Обмежувати кількість кольорів до 2 – 3. П'ять – занадто багато. Використовувати активні кольори для акцентів, світлі і приглушені – для фону.

2. Використовувати сірий колір для гармонії.

3. Використовувати звичні кольори.

4. Використовувати природні кольори.

5. Бути оригінальним

Практика використання кольоромаркетингу. У сучасних умовах всі маркетологи - практики [3] відзначають, що кольоромаркетинг грає важливу роль у діяльності підприємств сфери гостинності. Основними цілями застосування кольоромаркетингу є:

- бажання виділитися серед конкурентів;
- способом акцентувати певний сегмент товарів, покращити сприйняття гостем якості послуг;
- підкреслити стиль, імідж та статус закладу;
- мотивувати свій персонал за допомогою підвищення працездатності;
- вирішити проблему поширення неприємних кольорів у закладах готельного бізнесу.

Так, наприклад, мережа готелів Holiday Inn провела дослідження з метою виявлення думки гостей щодо причин їхнього невдоволення. В результаті опитування було виявлено, що важливішим недоглядом для гостей виявився агресивний червоний колір у номерах, і саме це невдоволення було найбільшим і переважало навіть вологі простирадла або мізерне меню. На основі цього менеджмент Holiday Inn запросив дизайнерів інтер'єру, які переробили номери і більш спокійнішу кольорову гамму [10].

Разом з тим слід зазначити, що у можливості кольоромаркетинга використовуються ще недостатньо. Зокрема, у Києві великі готельні мережі, такі як Inter Continental Hotels Group та Hilton, успішно використовують ароматехнології для зміцнення своїх брендів та підвищення лояльності гостей. У тому числі вони стають власниками своїх унікальних ароматів, створених провідними парфумерами світу.

Висновки і перспективи подальших пошуків у цьому напрямку. Отже, можемо зробити висновок, що кольоромаркетинг в готельно-ресторанному бізнесі є ефективним засобом підвищення конкурентоспроможності, так само як і якість продукції чи послуги, ціна і популярність марки. Крім того, кольоромаркетинг здатний викликати у споживачів емоційну прив'язаність до продукту чи марки, що в черговий раз підтверджує тезу про його ефективність використання на підприємствах готельно-ресторанного бізнесу. За допомогою отриманих знань про психологічний вплив кольору і використання цих знань у маркетингу, можна змінити сприйняття компанії, зробити необхідний образ бренду, який позитивно оцінить споживач. При використанні кольоромаркетингу слід розуміти, що це процес не швидкий, адже необхідний певний час, щоб споживачі звикли до кольору бренду і в них виробився інстинкт впізнаваності, також необхідно ретельно продумати всі кольорові рішення, щоб не вийшло зворотного ефекту.

Список використаних джерел:

1. Павленко О.В. Кольоромаркетинг. *Сервіс*, 2013. № 3. С. 19.
2. Джанджугазова Е.А., Блінова Е.А., Орлова Л.Н., Романова М.М. Innovations в hospitality industry. *International Journal of Environmental and Science Education*. 2016. Т. 11. №17. С. 10387-10400.
3. Юлдашев Р. Який він колір готелю? URL: <http://www.frontdesk.ua/vetka.cgi?vetkaid=38879> (дата звернення 20.05.2022).
4. Рунґе В.Ф., Манусевич Ю.П. Эргономика в дизайне среды. М.: Архитектура-С, 2005. 327 с.
5. Сьомка С.В., Антонович Є.А. Дизайн інтер'єру, меблів та обладнання: підручник. К.: Видавництво Ліра-К, 2018. 400 с.
6. Васильєва Е.В. Життя в кольорі: навчальний посібник. Одеса, 2011. 129 с.
7. Минервин Г.Б., Шимко В.Т., Ефимов А.В. и др. *Дизайн*. Иллюстрированный словарь-справочник. М. «Архитектура-С», 2014. 288 с.
8. Новосельчук Н.Е. Дизайн інтер'єру: навчальний посібник. Полтава: Національний університет «Полтавська політехніка імені Юрія Кондратюка», 2020. 165 с.
9. Колористика. Теорія гармонійних сполучень кольорів. URL: <http://shporyk.blogspot.com/2018/01/32.html> (дата звернення 20.05.2022).
10. Леонтєва Е.В. Колоромаркетинг як спосіб розвитку комфортного середовища готельного підприємства. URL: https://elibrary.com/download/elibrary_24255718_64546792.pdf (дата звернення 20.05.2022).

Виставкова діяльність як напрям розвитку івент туризму Кіровоградщини

В статті визначено сутність виставкової діяльності, проведено її ретроспективний аналіз. Проаналізовано класифікації виставкових заходів, які дають змогу більш ґрунтовно визначити критерії, за якими вони розгалужуються. Зазначено місце і роль виставкових продуктів та послуг, з яких вони формуються. Акцентовано увагу на супровідних виставкових заходах, які визначають статусність виставки та впливають на її імідж. Обґрунтовано статус виставкової діяльності як перспективного напрямку івент туризму Кіровоградщини.

Ключові слова: туризм, івент туризм, виставки, ярмарки, виставкова діяльність, бізнес-маркетингові заходи.

Sokolovsky V., Shchoholieva I. Exhibition activity as a direction of development Kirovohrad regional tourism event. *The essence of exhibition activity is defined in the article, its retrospective analysis is carried out. Classifications of exhibition events are analyzed, which allow to more thoroughly determine the criteria by which they branch. The place and role of exhibition products and services from which they are formed are substantiated. Emphasis is placed on accompanying exhibition events that determine the status of the exhibition and affect its image. The status of exhibition activity as a promising direction of tourism events in Kirovohrad region is substantiated.*

Key words: tourism, event tourism, exhibitions, fairs, exhibition activity, business marketing events.

Постановка проблеми. Події будь-якого характеру завжди привертали увагу людей, а зацікавленість подіями спонукала їх до відвідування цих подій, що зумовило появу окремого напрямку в туризмі – івентивного туризму, реалізацію якого на теперішній час забезпечує ціла індустрія. Саме поєднання відпочинку та активної або пасивної участі в події сприяє все більшій популярності такого виду туризму серед туристів. Івент туризм передбачає різновекторні заходи, зокрема культурного, спортивного, ділового та іншого спрямування. Діловий туризм, який стає все більш поширеним завдяки запровадженню ринкових умов господарювання, глобалізаційним та інтеграційним процесам, є своєрідним індикатором стану розвитку економіки країни та її конкурентоздатності. Інформування та популяризація здобутків країни в різних сферах економіки може відбуватись у різний спосіб, але формат виставкової діяльності дає змогу налагодити партнерські відносини з зацікавленими сторонами, посилювати свій імідж, збільшувати ділову активність в регіонах та в країні в цілому.

Це підкреслюється і в Концепції розвитку виставкової діяльності в Україні, згідно з якою вона є невід'ємною складовою частиною розвитку ринкових процесів, яка стимулює закріплення позитивних структурних змін в економіці, сприяє науково-технічному та технологічному оновленню вітчизняного виробництва [1].

Не зважаючи на те, що одним із завдань державної значущості проголошено визначення концептуальних положень, основних напрямів та механізму забезпечення подальшого розвитку виставкової діяльності в Україні, існує ціла низка проблем, з якими зіштовхуються представники малого та середнього бізнесу в питанні умов та можливостей участі у виставковій діяльності, аудиту статистичних даних, а також результатів такої участі.

Аналіз останніх публікацій. Підвищення зацікавленості з боку науковців до івентивного туризму підтверджується численними публікаціями щодо аналізу його різних аспектів: особливостей, географії, організаційних та технологічних нюансів, попиту та пропозиції. Значний внесок у теоретичні та практичні дослідження івент туризму зробили Д. Ален, Т. Андерсон, В. Анчак, Д. Беліво, Д. Гетц, Дж. Голдблат, Л. Дваєр, Р. Джаніскі, В. Зіакас, А. Парфіненко, С. Пейдж, В. Поліщук, Дж. Річі, А. Хедс, В. Фрісбі та інші. Дехто з них, відзначають, що індустрія івентів, гостинності та туризму неминуче вимагає ретельного переосмислення сучасних підходів до планування подій та івент туризму [5]. Питання івент туризму як чинника підвищення туристичного потенціалу території відображено в роботах О. Алексєєвої, А. Бабкіна, К. Бекнура, А. Віндюк, Д. Гетца, Вань Мяо, Т. Ткаченка та ін.

На окрему увагу заслуговують публікації, присвячені виставковій діяльності, оскільки вона є складовою івент туризму та має спеціалізацію. Серед найвагоміших досліджень у цій царині відзначимо праці Т. Дупляк, Я. Крітсотакіса, Т. Лі, Л. Лукашової, В. Пекар, Т. Ткаченко, Ф. Ян та ін.

Метою дослідження є обґрунтування доцільності виставкової діяльності як напрямку івент туризму на Кіровоградщині.

Результати досліджень. Вітчизняний ринок виставкових івентів є досить молодим, але на ньому формується помітна позитивна тенденція зростання як кількості самих заходів, так і чисельності учасників виставкових заходів. Власне, це пояснюється тим, що для експонентів та відвідувачів виставка є ефективним інструментом маркетингу, можливість створити позитивний імідж для своєї компанії та презентувати її здобутки.

В. Северин вважає, що виставкова діяльність є одним із стратегічних інструментів підвищення конкурентоспроможності України. До того ж виставки відображають матеріальну та духовну діяльність людей, політичні, економічні, соціальні й науково-технічні умови цієї діяльності, сприяють руху до лідерства й сприяють зміцненню держави [6].

Ретроспективний аналіз виставкової діяльності дозволяє зазначити, що спеціалізовані виставкові заходи сформувалися в ХХ ст. та набули глобалізаційного характеру вже в ХХІ ст., але цьому передувало ще декілька етапів, які характеризувалися зародженням ярмаркової діяльності в ХІІ ст., що

набула мережевого характеру протягом XII-XVII ст. та у XVIII-XIX ст. змінила концепт з ярмарок-продажів до виставок-демонстрацій.

Демонстрація досягнень в різних сферах діяльності та збільшення кількості виставкових заходів зумовила появу підприємств, які безпосередньо займаються їх організацією і в такий спосіб підвищують якість проведення таких заходів.

Виставкова діяльність є мультифункціональною та реалізується через низку функцій, а саме:

- інформаційну;
- комерційну;
- навчальну;
- соціальну;
- комунікаційну;
- міжнародну;
- маркетингову;
- макроекономічну [3].

Для більш глибокого розуміння виставкової діяльності, розглянемо класифікацію заходів, яку запропоновано в Концепції розвитку виставкової діяльності, згідно з якою вони поділяються на виставки та ярмарки (табл. 1).

Таблиця 1.

Класифікація виставкових заходів

Критерій	Класифікація
За місцем проведення	такі, що проводяться в Україні
	такі, що проводяться за кордоном
За джерелами фінансування	на бюджетній основі
	на комерційній основі
	на змішаній основі
За статусом	всесвітні
	міжнародні
	національні
	міжрегіональні
За тематикою	регіональні
	універсальні
	багатогалузеві виставки та ярмарки споживчих товарів
	багатогалузеві виставки та ярмарки обладнання і технологій
	галузеві виставки та ярмарки

Джерело: [1].

Багатоаспектність виставкової діяльності зумовила появу іншого підходу до її класифікації, яку представлено на рис. 1.



Джерело: [3]

Рис. 1. Класифікація виставкових заходів

Слід зазначити, що тематика та тип заходу визначається його організатором.

Оскільки представлені класифікації не дають повного уявлення про специфіку заходів, які проводяться, зазначимо деякі види масових бізнес-маркетингових заходів, кожен з яких має на меті досягнення різних кінцевих результатів, а саме: тест-драйви, дегустації, шоу-покази, презентації, конкурси з розіграшами, клубні програми, розповсюдження пробних зразків. Представлені бізнес-маркетингові заходи орієнтовано на підвищення популярності компаній та їх продуктів серед споживачів.

Об'єктом виставкової діяльності є специфічні за своїм характером виставкові послуги, які, в свою чергу, формують виставковий продукт, який розподіляється на характерні, супутні та додаткові послуги (табл. 2) [3].

Супровідні виставкові заходи є невід'ємною складовою виставкової діяльності та розгалужуються на ділові, святкові, маркетингові, публічні, для ЗМІ та благодійні.

Регіональну інфраструктуру івентивного туризму будемо розглядати як комплекс діючих у регіоні споруд і мереж виробничого, соціального та рекреаційного призначення, призначений для забезпечення реалізації івентурів.

Таблиця 2.

Види виставкових продуктів та послуг у їх складі

Види виставкового продукту	Послуги, які входять у виставковий продукт
Характерний	Послуги оренди площі, виставкового обладнання
Супутній	Послуги розміщення, харчування, митні, візові, транспортні та ін. послуги
Додатковий	Інформаційні, рекламні, маркетингові послуги Послуги організації участі у діловій програмі виставкових заходів

Джерело: розроблено авторами з використанням [3]

На території Кіровоградщини проводяться численні локальні виставки, які орієнтовані на інформування про здобутки та пропозиції підприємств і організацій, що можуть бути цікавими певним колам споживачів в економічному, культурному або соціальному сенсах.

Найбільша агропромислова виставка України міжнародного рівня «AGROEXPO» проводиться на Кіровоградщині з 2013 р. та характеризується не тільки наявністю найбільшого виставкового комплексу в Україні, площа якого становить 360 000 кв. м., а й переважною кількістю експозицій відкритого типу. Спеціалізацією цієї виставки є техніка та технології, транспорт і спецтехніка, тара і упаковка, будівництво, альтернативна енергетика, екологія та переробка відходів, присадибне і лісове господарства, рослинництво та тваринництво тощо. Організатори пропонують демонстраційні покази сільськогосподарської техніки та технологій на полігонах виставкового комплексу «AGROEXPO», що дає змогу відвідувачам безпосередньо ознайомитись з їх можливостями та особливостями, а також доцільності їх придбання для використання в своїй подальшій діяльності [2].

До формування супутнього та додаткового виставкового продукту «AGROEXPO» залучаються підприємства та організації Кіровоградщини, які, з одного боку, вирішують маркетингові та організаційні заходи, які забезпечують інформаційний та організаційний комфорт, а з іншого – створюють умови для комфортного перебування відвідувачів в період функціонування виставки.

В якості супровідних заходів на «AGROEXPO» варто відзначити заходи ділового спрямування: бізнес-форуми, панельні дискусії, конференції, консультації фахівців. Комплекс маркетингових заходів, окрім традиційних, включає проведення Всеукраїнського освітнього ярмарку та виставку автомобілів AutoLand (Автоленд). Проведення в межах «AGROEXPO» «Покровського ярмарку» та фестивалю вуличної їжі «Слисавет Смак Fest» включено до святкових заходів, популярність яких зростає рік від року. У 2020 р. за чотири дні роботи виставки її відвідали 38 000–42 000 осіб. У 2021 р. кількість відвідувачів збільшилась майже до 47000, що й засвідчує доцільність цього інвенту [2].

Вважаємо за необхідне наголосити на певних недоліках, які унеможливають проведення ґрунтовного аналізу ефективності проведених заходів внаслідок відсутності достатньої статистичної інформації щодо «AGROEXPO». Це питання є дійсно проблемним, бо потребує залучення великої кількості людських та технічних ресурсів, але статистика є важливою умовою повноцінного аналізу проведеного заходу та більш адресних маркетингових комунікацій в майбутньому.

Сучасний світовий ринок івент туризму, в т.ч. і його виставковий сегмент, характеризується наявністю стійких тенденцій свого розвитку. Ткаченко Т.І. та Дупляк Т.В. відзначають найважливішими такі (наступні):

- поєднання виставкових заходів з іншими івент заходами;
- консолідація ринку послуг з організації виставок та ярмарків;
- поглиблення спеціалізації виставкових заходів;
- входження на ринок представництв іноземних виставкових компаній;
- підвищення рівня якості виставкових послуг [3, С.105].

Реалізація зазначених тенденцій в Україні залежить від рівня прояву факторів розвитку виставкового бізнесу, які мають переважно негативний прояв протягом останніх років. Серед таких факторів на особливу увагу заслуговують негативні наслідки пандемії та військової агресії росії, які не дозволяють організовувати масові заходи з міркувань безпеки. Крім того, суттєвий вплив мають також негативні фінансово-економічні наслідки зазначених подій. Серед факторів, що мають дещо нижчий рівень негативного впливу відзначаємо недостатній рівень розвитку відповідної інфраструктури та її нерівномірний розподіл по території країни з максимальною концентрацією в Києві, Львові та Одесі. Певною мірою необхідно враховувати вузьке коло фахових організаторів виставок, недобросовісну конкуренцію та прогалини нормативно-правової бази.

Висновки. Економічний розвиток Кіровоградщини і України в цілому – це, насамперед, постійна й цілеспрямована діяльність, яка передбачає комплекс заходів по просуванню нових технологій, нової техніки та інших інновацій як на внутрішній, так і на зовнішній ринки. Саме тому виставкова діяльність потребує особливої уваги й акумулювання та запровадження тих організаційних і технологічних здобутків, які дають змогу підвищувати якість виставкових заходів.

Розвиток івентивного туризму є дієвим механізмом створення і поширення позитивного іміджу регіону як івентивної туристичної дестинації. Для формування іміджу регіону саме такого формату необхідна відповідна дієва ефективна політика, що сприятиме просуванню вітчизняного івентивного турпродукту, а також утриманню конкурентних позицій та дозволить зайняти певну частку на туристичному ринку. Така політика регіонів України повинна бути зосереджена на ключових напрямках туристичного ринку і має носити агресивний характер, що дозволить зробити в'їзний і внутрішній туризм прибутковим напрямком розвитку економіки регіону.

Повоєнна відбудова України беззаперечно буде стосуватись кожного сектору економіки, адже практично всі господарські зв'язки зруйновані або

вимагають суттєвих змін. Тож, можна прогнозувати, що більшість компаній будуть у пошуку майданчиків для формування нових виробничих зв'язків та каналів збуту у кожному регіоні та економічній сфері. Провідну роль в цих процесах на різних рівнях мають відіграти суб'єкти виставкового бізнесу. Так, наприклад, Експо-2030, стала ініціатором одного з наймасштабніших проєктів в історії України, проведення в Одесі Всесвітньої виставки ЕХРО-2030 [4].

Список використаних джерел:

1. Концепція розвитку виставкової діяльності. URL: <https://www.kmu.gov.ua/npas/2319267>
2. Міжнародна агропромислова виставка АгроЕкспо URL: <https://www.ukragroexpo.com/>
3. Ткаченко Т.І., Дупляк Т.В. Виставковий бізнес : монографія. Київ : Київ. нац. торг.-екон. ун-т, 2016. 244 с.
4. ODESA-EXPO-2030 URL: <https://expo2030odesa.com>
5. V. Ziakas, V. Antchak and D. Getz Theoretical Perspectives of Crisis Management and Recovery for Events. Available from: https://www.researchgate.net/publication/351990036_Theoretical_Perspectives_of_Crisis_Management_and_Recovery_for_Events_Vassilios_Ziakas_Vladimir_Antchak_and_Donald_Getz
6. Северин В. Генеза виставкової діяльності в Україні. URL: https://nure.ua/wp-content/uploads/2018/Scientific_editions/novkol_2018_3_9.pdf

УДК 796.5 (914)

Коваленко Марко, Колотуха Ігор

Київський національний економічний університет імені Вадима Гетьмана

Післявоєнний розвиток Чорнобиля як туристичної дестинації

Чорнобильська катастрофа породила єдиний, суто унікальний український вид екстремального туризму – чорнобильський туризм. Всі останні роки (до коронокризи) кількість чорнобильських туристів збільшувалася приблизно у півтора-два рази щороку. Інтерес до найвідомішої української локації постійно зростає. За прогнозами авторів, після війни Чорнобильська зона відчуження стане не лише трагічною пам'яткою аварії та масових воєнних злочинів, а й ще більше атрактивним місцем для туристів та перспективним капіталовкладенням для інвесторів. Засалом туристопотік в Україну після війни повинен збільшитися і саме туризм дасть потужний поштовх до відновлення всієї туристської інфраструктури, до створення нових пам'яток, як в Чорнобильській зоні, так і по всій території нашої держави.

Ключові слова: Чорнобильська зона, туристична дестинація, чорнобильська катастрофа, військове втручання, чорнобильський туризм.

Kovalenko M., Kolotukha I. Post-war development of Chernobyl as a tourist destination. *The Chernobyl disaster gave rise to the only, purely unique Ukrainian type of extreme tourism - Chernobyl tourism. In recent years (before the corona crisis), the number of Chernobyl tourists has increased approximately one and a half to two times a year. Interest in the most famous Ukrainian location is constantly growing. According to the authors, after the war, the Chernobyl Exclusion Zone will become not only a tragic monument to the accident and mass war crimes, but also an even more attractive place for tourists and a promising investment for investors. In general, the flow of tourists to Ukraine after the war should increase and it is tourism that will give a powerful impetus to the restoration of the entire tourist infrastructure, to the creation of new attractions, both in the Chernobyl zone and throughout our country.*

Key words: *Chernobyl zone, tourist destination, Chernobyl catastrophe, military intervention, Chernobyl tourism.*

Вступ. Чорнобильська зона (далі – Зона) до російської агресії стала найпопулярнішим напрямком серед іноземних туристів, які відвідують Україну. Про це свідчить статистика уряду та туристичних операторів. До традиційних місць «паломництва» – ЧАЕС та міста Прип'ять, додалася низка нових туристичних об'єктів. Уряд та територіальні громади, які межують із Зоною, говорять про максимальне сприяння офіційному чорнобильському туризму.

Вперше туристи звернули увагу на Зону після виходу трилогії популярної комп'ютерної гри S.T.A.L.K.E.R у 2007, 2008 та 2009 рр. Українська компанія «GSC Game World», створила вигаданий, фантастичний всесвіт, на основі міксту повісті «Пікнік на узбіччі» братів Стругацьких та реальної Чорнобильської зони. Продаж серії S.T.A.L.K.E.R. подолав позначку 15 млн. копій, у різних країнах світу. Саме фанати цієї гри утворили перші масштабні хвилі охочих спробувати цей екзотичний вид туризму та побувати у тих місцях і локаціях, які так полюбилися їм у віртуальному світі.

Ще однією причиною різкого підвищення інтересу до Зони став вихід серіалу «Чорнобиль», який розповів про аварію у 1986 р. та ліквідацію її наслідків. За версією популярного кінематографічного сайту IMDb, після свого виходу, стрічка очолила рейтинг найкращих серіалів світу. Офіційна статистика свідчить, що у 2018 році Чорнобильську зону офіційно відвідали більше 63 тис. туристів. Такі дані наводить компанія «Чорнобиль-Тур», яка є одним із найбільших операторів, що організують подорожі до місця Чорнобильської катастрофи. Схожі дані підтвердило Державне агентство з управління зоною відчуження. Проте проривним роком для туризму в Зоні став 2019 рік – Зону відвідали понад 120 тис. туристів. Це стало новим, абсолютним туристичним рекордом Зони. За даними Державного агентства з управління зоною відчуження, майже 80% відвідувачів приїхали з-за кордону. Серед іноземних держав рекордсменами стали Велика Британія, Польща, Німеччина, США та Чехія. Спад відвідування, як і спад всього світового туризму, припав на ковідний період.

І ось знову Чорнобильська зона повернулася на перші шпальти світових засобів масової інформації в результаті російсько-української війни 2022 року. 24 лютого 2022 р. в ході російського вторгнення в Україну російські війська увійшли на території зони відчуження. Чорнобильська атомна електростанція була захоплена, а персонал станції став заручниками окупантів. 31 березня 2022 р. російські війська відступили, покинувши територію. При цьому російські солдати отримали значні дози опромінення у зв'язку з повним недотриманням усіх норм радіаційної безпеки, з повітря були зафіксовані об'єкти, схожі на військові укріплення та окопи. Через високий рівень радіоактивного пилу на території Рудого лісу ЗС РФ отримали велику дозу випромінювання, що спричинило виникнення ознак променевої хвороби.

Таким чином, наслідки російської агресії внесли свої корективи в її змістове наповнення та характер відвідування.

Виклад основного матеріалу. Чорнобильська зона включає північ Вишгородського району Київської області, де розташовані: безпосередньо атомна електростанція, міста Чорнобиль та Прип'ять, північ Поліського району Київської області (у тому числі смт. Поліське та смт. Вільча), а також частина Житомирської області аж до кордону з Білоруссю.

Зону відчуження було встановлено незабаром після Чорнобильської катастрофи 1986 року. На території Зони було визначено три контрольовані території:

- особлива зона (безпосередньо промайданчик ЧАЕС);
- 10-кілометрова зона;
- 30-кілометрова зона.

Великі площі забруднених територій залишалися поза 30-кілометровою зони. У першій половині 1990-х років проводилося поступове відселення населених пунктів Поліського району, у яких рівень забруднення радіонуклідами перевищував встановлені законом норми. Так, до 1996 року було остаточно відселено смт. Поліське, смт. Вільча, с. Діброва, с. Новий Світ та багато інших. З 1997 року ця територія увійшла до складу Чорнобильської зони та була передана під управління ДСНС та включена до охоронного периметру. Зона відчуження сьогодні – це поверхово відкрите радіоактивне джерело. Територія самої станції, поряд із містами Прип'ять та Чорнобиль, давно продезактивована, тому найбільш забрудненими місцями зони є ліси та болота, що прилягають до ЧАЕС. Адміністративний центр зони відчуження – місто Чорнобиль.

Чорнобильська зона в довоєнний період була атрактивним місцем, яке притягувало велику кількість туристів. Це давало змогу розвивати внутрішній та інкамінг туризм. До вторгнення військ РФ в зону відчуження, там «функціонувало» близько 10 найвідвідуваніших місць, це:

- місто-примара Прип'ять;
- парк атракціонів Прип'яті;
- Чорнобильський міст смерті (біля в'їзду до міста Прип'ять);
- Рудий (іржавий) ліс;

- станція радіолокації ДУГА-1;
- оглядовий майданчик ЧАЕС і саркофаг;
- кладовище барж і кораблів;
- градири (гігантські охолоджувальні вежі);
- дитячий садок у Копачах;
- магазини в Прип'яті.

Під час російської окупації АЕС була масштабно розмародерена військами РФ. Найбільшими збитками стала крадіжка дорого обладнання Центральної аналітичної лабораторії, вартістю 6 млн. євро. Але тепер до позитиву.

За нашими прогнозами, після війни Зона відчуження стане не лише трагічною пам'яткою аварії та масових воєнних злочинів, а й ще більше атрактивним місцем для туристів та перспективним капіталовкладенням для інвесторів. На території Чорнобильської АЕС можна буде створити не лише хроніку подій 86 року, а й повоєнну виставку. При цьому співпраця України та Японії стане ще тіснішою, в питаннях відновлення наслідків вже повоєнного часу для Чорнобильської АЕС.

Чому саме Чорнобиль може стати місцем великих капіталовкладень? Бо багато людей, а ще більше туристів втомились від нудного відпочинку на морі чи екскурсій по Європі. Вони прагнуть знайти для себе щось нове, яке має обмежену кількість в світі. Саме таким і є місце Зони. Воно унікальне в своєму роді і тому попит на нього збільшуватиметься. Прикладом може бути серіал «Чорнобиль», після якого кількість туристів в Україну, а саме в Чорнобиль збільшилось майже вдвічі.

На сьогоднішній день, проблемою Зони є обмежена туристична інфраструктура. Тому туристи залишаються в основному на день-два, та ночують в автентичних радянських готелях. Звичайно, саму Чорнобильську зону чіпати не слід, можна комфортно облаштувати територію поза нею. Тобто слід створити готельну інфраструктуру саме на під'їзді до території, оснастити для комфортного переміщення самі об'єкти Прип'яті та АЕС (але лише доступні для відвідування). Проте тут постає питання, якщо зробити зону більш комфортною для туристів, то скоріше за все вона може втратити свою автентичність? Наша відповідь – ні. Адже, Зона входить до складу території екстремального туризму, тому комфортні доріжки з освітленням і тротуарами – це не для неї. Тож пропозиція така:

- облаштувати територію для проходження туристами (прибрати непрохідні зарослі на стежках) з метою створення цікавих маршрутів територією Зони;
- оснастити територію додатковими огорожами, які закривають доступ до не туристських місць;
- створити пересувні вагончики з їжею, які не займають багато місця, типу кафе та ресторанів, для годування смачними традиційними та не тільки стравами гостей Зони;
- відкрити безпосередньо в Зоні музей Чорнобиля;

- створити та розповсюджувати рекламу Зони як цікавого місця проведення часу, шляхом створення єдиного буклету про територію та можливі послуги; створення заохочуючого ролика про Зону, який можна буде показувати для приїжджих іноземців в аеропортах;
- створення красивішого і функціональнішого офіційного сайту Зони, де можна буде подивитись не тільки важливу інформацію про радіаційний фон і дослідження, а створити вкладку «Туризм», де буде все стосовно відвідування Зони відчуження;
- також можна створити комплексну виставку з трофеїв, які Україна здобула в війні з РФ, та зробити стенд з повною інформацією про їхні злочини. А ще зробити добірку, як вороги перебували в одному з найбільш радіоактивних місцях – Рудому лісі;
- створити безпосередньо бренд дестинації «Chernobyl», під яким створювати сувенірну продукцію для розповсюдження та ще більшої реклами дестинації.

Висновки. Чорнобильська катастрофа породила єдиний, суто український вид екстремального туризму, що є унікальним в світі – чорнобильський туризм. Всі останні роки (до коронокризи) кількість чорнобильських туристів збільшувалася приблизно у півтора-два рази щороку. Інтерес до найвідомішої української локації постійно зростає.

Великим поштовхом для розвитку чорнобильського туризму стане надання Чорнобильській зоні статусу культурної спадщини ЮНЕСКО, розробка нових маршрутів та локацій. Тому необхідно затвердити низку нових туристичних маршрутів Зоною відчуження, які розвантажать основні локації, взявши на себе частину туристичного потоку всередині Зони. А після того, як карантин та війну буде завершено, то найімовірніше першим почне відновлюватися саме внутрішній туризм, який прогнозовано приведе до розвитку в'їзного туризму.

Загалом туристопотік в Україну після війни збільшиться і саме туризм дасть потужний поштовх до відновлення всієї туристської інфраструктури, до створення нових пам'яток, як в Чорнобильській зоні, так і по всій території нашої держави.

Список використаних джерел:

1. Чорнобиль тур. ua. Національний провайдер екскурсій в Чорнобильську зону. – chernobyl-tour.com.

СЕКЦІЯ 4

Психолого-педагогічні та правові аспекти туризму та рекреації, підготовка фахівців з туризму

УДК 378:37.013

Плачинда Тетяна

Льотна академія Національного авіаційного університету

Формування у докторів філософії навичок щодо якісної підготовки майбутніх фахівців з туризму

У статті обґрунтовується роль викладача профільного закладу вищої освіти щодо ефективної підготовки майбутніх фахівців, зокрема туристичної галузі. Наголошується, на необхідності якісної підготовки здобувачів наукового ступеня до педагогічної діяльності, оскільки від цього залежить формування у майбутніх фахівців необхідних професійних компетентностей та професіоналізму. Наводиться приклад такої підготовки на третьому (освітньо-науковому) рівні у Льотній академії Національного авіаційного університету. Зауважується, що разом з традиційними педагогічними компетентностями (методи, форми, засоби навчання тощо) у майбутніх викладачів профільних ЗВО мають формуватися компетенції з використання інноваційних педагогічних технологій.

***Ключові слова:** здобувачі вищої освіти, фахівці з туризму, майбутні викладачі, профільний заклад вищої освіти, інноваційні педагогічні технології.*

Plachynda T. Formation of skills of doctors in philosophy on quality training of future specialists in tourism. *The article substantiates the role of a teacher of a specialized institution of higher education in relation to effective training of future specialists, in particular the tourism industry. Emphasis is placed on the need for quality preparation of degree students for pedagogical activities, as it depends on the formation of future professionals in the necessary professional competencies and professionalism. An example of such training at the third (educational and scientific) level at the Flight Academy of the National Aviation University is given. It is noted that together with traditional pedagogical competencies (methods, forms, teaching aids, etc.) future teachers should develop competencies in the use of innovative pedagogical technologies.*

Keywords: *applicants for higher education, specialists in tourism, future teachers, specialized institution of higher education, innovative pedagogical technologies.*

Постановка проблеми. Нині основна соціальна функція закладів вищої освіти полягає в ефективній підготовці фахівців, з огляду на це, успішна конкуренція на світовому ринку знань залежить від правильного окреслення університетами пріоритетів у викладанні та навчанні здобувачів, зокрема майбутніх фахівців з туризму. Ключову роль у цьому процесі відіграють викладачі ЗВО, адже оволодіння необхідними компетентностями для подальшої

професійної діяльності стає пріоритетним напрямом у професійній підготовці фахівців високої кваліфікації. Виняткової уваги потребують майбутні фахівці з туризму, саме від них залежить сприяння становленню культури здоров'я, виховання фізично, психічно та духовно здорового громадянина держави.

Проте, не завжди педагог вищої школи, зокрема викладач-початківець, має необхідні знання, вміння та навички викладацької діяльності, оскільки або не має базової педагогічної освіти, або досвіду викладацької діяльності. Тому актуалізації набуває формування необхідних компетентностей до навчальної, методичної та наукової професійної діяльності майбутніх викладачів ЗВО.

Наразі ми акцентуємо увагу на підготовку фахівців вищої кваліфікації (докторів філософії) як майбутніх викладачів профільних ЗВО, позаяк від їхньої готовності до педагогічної діяльності залежить якість професійного навчання майбутніх фахівців різних галузей, зокрема туристичної.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Питання підготовки до педагогічної діяльності викладача у закладі вищої освіти цікавить багатьох науковців. Так, науковий пошук у контексті інженерної педагогіки був спрямований у роботах Н. О. Брюханової, О. А. Ігнатюк, О. М. Керницького, О. Е. Коваленко, Ю. М. Пазиніч, А. А. Плаксина, В. Г. Хоменка та ін. Науковці також наголошують, що педагогічна діяльність є особливим видом соціальної діяльності, спрямованим на передавання новим поколінням накопичених людством досвіду і культури, створення умов для їх особистісного розвитку [3].

У контексті ключового напрямку державної освітньої політики, що висвітлено у національній стратегії розвитку освіти в Україні на 2012–2021 роки, а саме модернізація структури, змісту й організації освіти педагогічних працівників [5], недостатньо приділено уваги науковців щодо проблеми підготовки здобувачів наукового ступеня до майбутньої педагогічної діяльності, зокрема роботи з майбутніми фахівцями з туризму.

Метою статті є висвітлення питання щодо необхідності підготовки здобувачів третього (освітньо-наукового) рівня до ефективної педагогічної діяльності у профільних ЗВО.

Виклад основного матеріалу. Як зазначає Керницький О. М., система професійно-технічної освіти ставить перед сучасними інженерами-педагогами вимогу не тільки оволодіти спеціалізованою професійною підготовкою, бути висококомпетентними фахівцями із наукомістких галузей, здатними до практичного застосування отриманих знань, умінь і навичок у професійній діяльності, але й вміти застосовувати суб'єкт-суб'єктну взаємодію у майбутній педагогічній діяльності, адже розвиток особистісної сфери майбутнього фахівця здійснюється під впливом не тільки навчального процесу, а й під час суб'єкт-суб'єктної взаємодії між ними та педагогами [2].

Особливість процесу проектування системи педагогічної підготовки інженерно-педагогічних кадрів, на думку Брюханової Н. О. [1], полягає в єдності моделювання професійної педагогічної компетентності інженерів-педагогів та відповідної підготовки студентів інженерно-педагогічних спеціальностей, що стає можливим завдяки застосуванню засобу, яким є системна інтеграція

діяльнісного, особистісно орієнтованого й компетентнісного підходів. До складових професійної діяльності інженерів-педагогів дослідницею віднесено функції, з яких домінантними визначено проєктувальну, креативну, технологічну, організаційну та науково-дослідну. Якісне виконання цих функцій, зазначає науковець, можливе при чіткій орієнтації педагогічного процесу на формування в майбутніх інженерів-педагогів структурних елементів особистості: професійної педагогічної спрямованості, професійних знань, умінь, навичок відповідно до кожної з функцій, професійно важливих якостей та здібностей.

Педагогічна діяльність є особливим видом соціальної діяльності, спрямованим на передавання новим поколінням накопичених людством досвіду і культури, створення умов для їх особистісного розвитку [4]. На сьогодні, особливо важливим є створення умов для професійного становлення студентів, як висококваліфікованих і конкурентоспроможних фахівців. Посутня роль у цьому процесі відводиться педагогічній діяльності викладачів вищих навчальних закладів.

Професійну діяльність педагога можна схарактеризувати як неперервний процес розв'язання різноманітних завдань. До видів фахової діяльності викладача ЗВО відносять [4]:

- навчальна робота (направлена на здобуття майбутніми фахівцями необхідних знань, умінь і навичок);
- виховна робота (організація виховного середовища та управління різноманітними видами діяльності);
- кураторство (організація навчання і виховання студентів);
- діяльність направлена на самоосвіту та професійне самовдосконалення;
- управлінська діяльність (керівники освітніх закладів, їх заступники, декани, завідувачі кафедр тощо);
- методична діяльність (забезпечення навчального процесу методичними розробками (робочі програми, навчально-методичні комплекси, методичні рекомендації, посібники тощо);
- позааудиторна діяльність (факультативи, наукові гуртки, дистанційне навчання тощо);
- науково-дослідницька діяльність (вивчення досягнень психолого-педагогічних наук і передового педагогічного досвіду та впровадження інновацій в навчально-виховний процес вищої школи).

Особливістю профільних закладів освіти є те, що викладачами з дисциплін професійного спрямування мають бути фахівці відповідного напрямку, які не завжди мають педагогічну підготовку. Такими фахівцями є економісти, менеджери певної галузі, фахівці з туризму та інші випускники відповідних ЗВО. На початку педагогічної діяльності, у них немає необхідних знань для провадження освітнього процесу, що суттєво відбивається як на здобувачах освіти, так і на адаптації педагогів-початківців на робочому місці.

З метою вирішення проблеми підготовки викладачів до педагогічної діяльності у профільному ЗВО відкриваються освітньо-наукові програми щодо підготовки здобувачів наукового ступеня «доктор філософії». Так, у Льотній

академії Національного авіаційного університету в аспірантурі були ліцензовані спеціальності 011 – Освітні, педагогічні науки та 275 – Транспортні технології (авіаційний транспорт).

Освітньо-наукові програми («Професійна педагогіка» та «Транспорт-ні технології в авіаційному транспорті») спрямовані на формування необхідних навичок як наукової діяльності, так і педагогічної. Для формування навичок педагогічної діяльності в освітньо-наукову програму включені дисципліни «Вища школа та науково-педагогічна діяльність», «Професійна освіта», «Методика викладання професійно-орієнтованих дисциплін», «Сучасні інноваційні педагогічні технології» тощо.

Значну увагу під час вивчення зазначених дисциплін відводиться на наступні аспекти педагогічної діяльності: закономірності, форми, методи та принципи навчання у вищій школі; зміст і організація науково-дослідної роботи здобувачів освіти; особливості контролю знань і вмінь здобувачів; особливості навчально-методичної роботи та науково-педагогічної діяльності викладача вищої школи; організаційно-виховна діяльність викладача вищої школи; психолого-педагогічні засади організації самостійної навчальної роботи здобувачів, методи контролю і самоконтролю тощо.

Освітній процес у закладах вищої освіти характеризується певними особливостями, що передбачає дотримання специфічних принципів навчання, на що нами й зверталася особлива увага. Аспірантам пояснюється, що специфічні дидактичні організаційні та процесуальні принципи допомагають цілеспрямовано організувати систему підготовки майбутніх фахівців, зокрема туристичної галузі, і створити чітку систему формування компетентності та професіоналізму у здобувачів певної спеціальності. Обираючи принципи, слід зважати на той факт, що вони відображають узагальнену практику фахової підготовки.

Майбутнім викладачам зауважується на важливості володіння техніками педагогічної майстерності, професійною етикою й тактом, а також акцентується увага й на іміджі педагога. На нашу думку, від педагогічної майстерності викладача залежить успіх його професійної діяльності. Від того, як викладач подає матеріал своєї дисципліни, налаштує студентство на його вивчення, який емоційний фон створить викладач на своїх заняттях тощо – буде ефективним (чи не ефективним) опанування здобувачами вищої освіти матеріалу пропонованої дисципліни.

Також, зважаючи на швидкоплинний процес розвитку науки, передусім ІТ технологій, здобувачам третього (освітньо-наукового) рівня пропонуються до застосування у майбутній педагогічній діяльності сучасні педагогічні технології, а саме: ігрові технології; проблемне навчання; індивідуалізації навчання; технології програмованого навчання; кейс-стаді; ситуативного аналізу тощо. Аспірантам пропонувалося до вивчення та узагальнення всіх наявних сучасних педагогічних технологій та обрання тієї (чи тих) технології яку вони передбачають впроваджувати у своїй майбутній професійній педагогічній діяльності.

Висновки. Таким чином, профільні заклади вищої освіти стикаються з проблемою якісного викладання професійно-орієнтованих дисциплін і, у цьому контексті, з підготовкою викладачів до якісного провадження освітнього процесу майбутніх фахівців, зокрема авіаційної галузі. Позаяк для успішної професійної підготовки здобувачів освіти повинні залучатися фахівці, які вже отримали відповідну освіту і мали досвід роботи за фахом. Вагома роль у цьому питанні відводиться освітньому процесі на третьому (освітньо-науковому) рівні, де здобувачі ступеня доктор філософії мають змогу отримати необхідні педагогічні компетентності.

Подальше дослідження передбачає вдосконалення підготовки здобувачів наукового ступеня доктора філософії до педагогічної діяльності у профільних закладах вищої освіти.

Список використаних джерел:

1. Брюханова Н. О. Концептуальні положення проєктування системи педагогічної підготовки майбутніх інженерів-педагогів. *Проблеми інженерно-педагогічної освіти*, 2012, № 34/35 URL: http://irbis-nbuv.gov.ua/cgi-bin/irbis_nbuv/cgiirbis_64.exe?C21COM=2&I21DBN=UJRN&P21DBN=UJRN&IMAGE_FILE_DOWNLOAD=1&Image_file_name=PDF/Pipo_2012_34-35_3.pdf (дата звернення 10.02.2022)
2. Керницький О. М. Формування готовності майбутніх інженерів-педагогів до застосування суб'єкт-суб'єктної взаємодії у навчально-виховному процесі / *Вісник Національної академії Державної прикордонної служби України. Серія: Педагогіка*: електрон. наук. фах. вид. / Нац. акад. Держ. прикордон. служби України ім. Б. Хмельницького. Хмельницький: [б. в.], 2016. № 3 URL: http://www.irbis-nbuv.gov.ua/cgi-bin/irbis_nbuv/cgiirbis_64.exe?I21DBN=LINK&P21DBN=UJRN&Z21ID=&S21REF=10&S21CNR=20&S21STN=1&S21FMT=ASP_meta&C21COM=S&S21P03=FILA=&S21STR=Vnadped_2016_3_8 (дата звернення 10.02.2022)
3. Мешко Г. М. Вступ до педагогічної професії: навчальний посібник. К.: Альма-матер, 2010. 200 с.
4. Плачинда Т.С. Підготовка здобувачів наукового ступеня до педагогічної діяльності у ВНЗ. *Науковий вісник Львотної академії. Серія: Педагогічні науки*: зб. наук. праць [редкол.: Т.С Плачинда (голов. ред.) та ін.]. Кропивницький: КЛА НАУ, 2017. Вип. 1. С. 21-127.
5. Про Національну стратегію розвитку освіти в Україні на період до 2021 року URL : <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/344/2013> (дата звернення 10.02.2022)

Туристсько-екскурсійна діяльність у Галичині в міжвоєнний період (1920 - 1939 рр.)

Стаття присвячена проблема розвитку туризму в Галичині в період 1920 – 1939 рр. Переважно на матеріалах періодичних видань 20-30-х рр. висвітлено роль товариства «Плаї» у розвитку туристсько-екскурсійної діяльності, розкрито окремі помилки у висвітленні історії цього товариства. Проаналізовано проблеми та досягнення українського туризму на території Польщі вказаного періоду. Розкрито перші кроки по впровадженню екскурсій в освітній процес окремих навчальних закладів Галичини.

Ключові слова: туризм, екскурсії, походи, мандрівки, товариство «Плаї», Галичина, середня освіта.

Narovlianskyi O. Organization of tourist and excursion activities in Galicia (1920 - 1939). *The article is devoted to the problems of tourism development in Galicia in the period 1920-1939. The role of the «Plai» Society in the development of tourist and excursion activities is highlighted mainly on the basis of periodicals of the 1920s and 1930s. Mainly on the basis of periodicals of the 1920s and 1930s, the role of the «Plai» Society in the development of tourist and excursion activities was highlighted. The development of the network of the society's branches, the first steps in the organization of training of instructors and guides, the creation of Ukrainian tourist periodicals are shown. The ecological orientation of the activities of tourist associations **and** their contribution to nature protection are highlighted. Polish government measures to support tourism development are revealed. The first steps in the implementation of excursions in the educational process of some educational institutions in Galicia are analyzed.*

Key words: tourism, excursions, hikes, travels, "Plai" society, Galicia, secondary education, educational tourism.

Для розвитку туризму в Україні важливо використати наробки минулих періодів, виокремити те корисне, що було напрацьовано і, водночас, спробувати уникнути повторення помилок, які заважали розвитку туризму як галузі економіки, використанню екскурсій в освітньому процесі. Різні регіони України пройшли різний історичний шлях і тому їх історичний досвід в розвитку туризму, його використанню в освітній діяльності суттєво відрізняється. Так, розвиток туризму та екскурсій в Галичині в міжвоєнний відрізняється порівняно як з іншими періодами історії цього краю, так і порівняно з розвитком інших частин України в зазначений період. Саме тому, аналіз досвіду розвитку туристсько-екскурсійної діяльності в Галичині в період між першою та другою. Світовими війнами є актуальним і, водночас, недостатньо вивченим.

Питання історії туризму і краєзнавства на Галичині в різні періоди історії вивчали Б. Білецький, Р. Гишук, Т. Завгородня, М. Косило, В. Луцький, В. Мужичок та інші. Так, Б. Білецький та Р. Гишук висвітили в своїх публікаціях окремі аспекти діяльності товариства «Плай». Т. Завгородня, вивчаючи дидактичні основи роботи школи, звертала увагу на використання екскурсій в освітньому процесі. Водночас чимало питань розвитку туристсько-екскурсійної діяльності залишилися поза межами вивчення, а в низці питань висловлено помилкові або спірні твердження. Варто зазначити, що в публікаціях періодичної преси Галичини того часу, а також у спогадах гімназистів різних навчальних закладів Західної України міститься чимало матеріалів щодо історії туристсько-краєзнавчого руху краю.

Значну роль в розвитку «туристики», як тоді часто називали туризм, відіграло українське туристично-краєзнавче товариство «Плай». 15 жовтня 1924 р. в львівській газеті «Діло» з'явилася об'ява «Основуючі Загальні Збори українського туристично-краєзнавчого т-ва «Плай» у Львові відбудуться в четвер 16. X. 1924 о год. ½ 5 в домівці львівської філії українського краєвого Тов-а охорони дітей і опіки над молоддю... Проситься всіх, хто хоче стати членом» [22, с. 4]. На зборах, що відбулися у зазначену дату, було затверджено статут та обрано управу товариства. Його головою було обрано доктора С. Старосільського, його заступником – доктора І. Кріп'якевича, секретарем доктора К. Паньківського [9, с. 4].

В ряді публікацій, присвячених історії та діяльності товариства «Плай» [2, с. 124; 18, с. 14] зазначається, що головою товариства було обрано юриста, колишнього виконуючого обов'язки міністра закордонних справ УНР у 1919–1920 рр. В. Я. Старосільського. Однак це твердження, на нашу думку, є помилковим. Це впливає з того, що в зазначений період Володимир Старосільський ще жив у Празі, він повернувся до Львова не раніше 1925 р. [5, с. VIII]. Крім того, в публікаціях про перше звітне зібрання товариства прямо вказано, що головою товариства є інший Старосільський – Станіслав [9, с. 4]. Він також був юристом, однак не адвокатом, а суддею-цивілістом Львівського окружного, а потім апеляційного суду, а також був професором Українського тайного університету у Львові, після другої світової війни емігрував до Відня, де і помер в 1962 році [5, с. 10].

Варто відзначити, що спірним було поєднання туризму і краєзнавства в назві та роботі товариства. Тому вже за кілька днів з'являється стаття, яку можна вважати своєрідним «програмним маніфестом» «Плаю». В ній, зокрема, зазначається, що «...турист мандруючи по краю, оглядаючи його положення, історичні пам'ятки, приглядаючись його культурі, звиджуючи гори та долини, та ріки, стави, лісі і степи, не раз проти своєї волі присвоює собі знання наук, пізнає природу – фавну і флору, словом пізнає край займається краєзнавством. Туристика – це в мініатюрі краєзнавство, так сказати б його популяризування. Пізнання краю веде до тим більшої його любові. І чим кращій рідний край, тим більше його любимо» [26, с. 3].

Вже за декілька днів після організаційних зборів, 2 листопада, відбулася перша екскурсія – прогулянка княжим Львовом під проводом професора І. Крип'якевича [9, с. 4; 17, с. 2].

З весни 1925 р. товариство організовує численні екскурсії, прогулянки, походи та подорожі, про які неодноразово . Так, 29 березня члени товариства здійснюють подорож до Медової печери, 5 квітня – тригодинну прогулянку навколо Львова за маршрутом гора Льва, Кайзервальд, Личаків, Цетнерівка, 11 квітня – похід на Чортівську скалу, 26 квітня – на Кортумову гору. 30 - 31 травня 1925 р. відбулася перша дводенна подорож до Карпат – до скель поблизу залізничного зупинкового пункту Синовудзько-Бубнице (нині – Нижнє Синьовидне), яка передбачала 25-кілометровий піший перехід горами. Подібні дводенні подорожі з пішими походами, довжиною по 20-25 км проводилися також 6-7 червня 1925 р. (на гору Маківку), 20-21 червня до с. Воля Добростанська та Каменоброд.

Вже в перші місяці діяльності було зібрано комплект генеральних карт Карпат, розпочато комплектування бібліотеки, до якої надходили і описи маршрутів, фотографії. До проведення заходів вдалося залучити досвідчених керівників прогулянок та подорожей. Також було створено філію «Плая» в Стрию, підготовлено та випущено три номери чогири-сторінкового додатку до газети «Новий час» під назвою «Туристика і Краєзнавство» [3, с. 4].

В літній період товариство планувало організувати походи в Карпати, однак плани не вдалося реалізувати, переважно внаслідок нестачі досвідчених провідників, які б могли проводити багатоденні подорожі. Було проведено лише прогулянки, зокрема на гори Хом'як, Зелемінь, з Косова на гори Писаний Камінь і Говерлу, з с. Людвиківка (нині не існує) в західні Горгани, до с. Бубнице, на гори Маківка, Чорна Рипа, на гори Герлях (нині Герлаховський пік на території Словаччини, найвища точка Карпат та Словаччини) та Риси (нині на кордоні Польщі та Словаччини, найвища вершина Польщі), від села Заболотець до м. Зборова, з с. Нижнів до м. Заліщики.

Ця робота дозволила товариству та його членам набути певного туристського досвіду, визначитися з напрямками подальшої діяльності. Водночас визначився основний контингент учасників заходів. В роботі товариства брали участь здебільшого представники львівської інтелігенції, лише деяку частину склали студент вищих навчальних закладів Львова та учні львівських гімназій. Також було виявлено стійку нестачу кадрів керівників екскурсій та, особливо, багатоденних подорожей.

Робота товариства продовжувалася і в наступні роки. Проводилися екскурсії та прогулянки, щорічно проходили загальні збори, на яких управа звітувала про діяльність за попередній рік, а також проходили перевибори керівних органів товариства. Так, в 1926 році загальні збори товариства пройшли 21 березня, в 1928 – 13 травня. При цьому, критичні зауваження викликало те, що товариство набагато більше уваги приділяло екскурсійній діяльності на шкоду походам («туристиці»).

Економічна криза кінця 20-х рр. вплинула і на діяльність товариства. Хоча формально товариство продовжувало існувати, його діяльність в останні роки другого десятиріччя ХХ століття практично була згорнуто. В періодичній пресі нами не виявлено згадок про діяльність товариства в 1929-1930 рр., зокрема з газет зникають об'яви про екскурсії та прогулянки.

Однак з 1931 р. «Плай» поновлює свою діяльність. Протягом 1931-1932 рр. було відновлено діяльність філії товариства в Стрию, засновано нові філії в Перемишлі та Самборі. В планах товариства було створення філій в Тернополі, Бучачі, Долині, Теребовлі. Відновлюється проведення екскурсій та походів околицями Львова, на гори Хом'як, Синяк, Довбушанку. Однак в діяльності товариства існували проблеми – багато заходів «розбивалися об байдужість та недостачу зацікавлення передовсім серед молоді» [14, с. 5]. На нашу думку, це свідчить про недостатню увагу, що приділяло товариство роботі саме серед цієї групи населення. Крім того, давалося взяти переважання в роботі саме екскурсійної діяльності, в той час, коли для молоді більш привабливою могла бути робота, пов'язана з організацією походів та подорожей з активними способами пересування (пішки, на велосипедах, човнах тощо).

Однак, не зважаючи на існуючі проблеми, товариство розвивалося. Наступного року товариство та його філії у Стрию, Самборі, Перемишлі та Тернополі улаштували 7 краєзнавчих мандрівок, 2 вечори зі споминами та описом мандрівок і 2 виклади. Товариство спроміглося видати чи не перший український туристичний путівник на теренах Галичини «Долинами Опору і Стрия», автором якого став професор Е. Ю. Пеленський [7, с. 5]. З 1934 р. важливим напрямом діяльності товариства стало улаштування туристичних станиць «Плаю» та будівництво власних туристичних домівок. Насамперед такі домівки планувалося спорудити між горами Грофа і Паренка, на полонині Плісце та під г. Велика Попада [4, с. 8; 20, с. 5]. Того ж року було створено окремий підрозділ «Плаю» у Львові, до якого увійшло близько 100 осіб [4, с. 8].

Поступово крім пішохідних прогулянок почали впроваджуватися велосипедні, лижні (лещетарські за тодішньою термінологією), водні і навіть мотоциклетні походи. Так, в липні 1927 р. група з трьох велосипедистів товариства «Плай» здійснила подорож в Татри зі м. Львів до м. Закопане (нині – Польща), подібну подорож здійснили члени товариства і в 1931 р. [8, с. 5]. Розвитком лижних походів поряд з «Плаєм» займався Карпатський лещетарський клуб. В березні 1932 р. він, зокрема, організував лижний похід під керівництвом В. П'якова через гори Високу, Ігровище, Сивулю Довбушанку, Синяк, Говерлу, Піп Іван [8, с. 5]. У 1927 р. було проведено першу подорож із м. Стрий униз по р. Дністер і до м. Залішки. У 1934 р. відбулася водна мандрівка членів туристичного товариства «Плай» по Дністру за маршрутом: Львів – Залішки. В 1932 році членами товариства «Плай» був організований перший мотоциклетний похід за маршрутом Львів – Перемишль – Львів, у якому взяла участь 12 учасників [7, с. 14].

Як зазначалося вище, однією з нагальних проблем розвитку туризму була гостра нестача провідників, екскурсоводів, керівників походів та екскурсій. Для

розв'язання цієї проблеми товариство приділяло певну увагу підготовці цих кадрів. Так, у 1931 р. «секція зимових спортив при товаристві «Плай» спільно з лещетарською секцією товариства «Стріла» організувала п'ятиденний «лещетарський курс-оселю» під керівництвом професора Балицького (ініціали встановити не вдалося) [16, с. 6]. Успіх заходу засвідчив доцільність його проведення, тому з 25 грудня 1932 р. до 5 січня 1933 р. філією товариства «Плай» в Перемишлі було організовано новий «лещетарський зимовий табір», інструктором якого стала професор М. Охримович. В березні-квітні 1932 р. у Львові товариство «Плай» організувало «курс провідників», який включав географію та геологію міста, його історію, мистецтво Львова тощо. Крім теоретичних занять було передбачено проведення екскурсій містом, відвідування львівських музеїв. Серед лекторів були доктора Р. Зубика, Я. Пастернак, І. Федев, а також М. Голубець, Д. Паліїв, С. Пастернак, а кількість слухачів досягала 80 осіб.

Керівниками товариства «Плай» в різні періоди були (крім першого голови С. Старосільського) Д. Коренець [7, с. 5], К. Паньківський [24, с. 4]. Останні збори «Плаю» на території Польщі відбулися 26 березня 1939 р. Головою товариства було переобрано К. Паньківського, який і залишався керівником до припинення діяльності «Плаю» після входження території Галичини до складу УРСР. Під час проведення зборів було повідомлено, що діяльність товариства здійснювалася у «видавничому, мандрівницькому і викладовому» напрямках, тобто намагалося вести роботу комплексно [6, с. 5]. Водночас, як і на початковому етапі діяльності основною цільовою аудиторією товариства залишалася інтелігенція Львова (перш за все, викладачі гімназій та вищих навчальних закладів, меншою мірою – студенти), однак діти залучалися до екскурсій та подорожей товариства недостатньо. Діяльність товариства залишалася досить обмеженою територіально, не отримала широкого розповсюдження, про що свідчить незначна кількість філій та зосередження основної діяльності у Львові. Поза межами роботи товариства залишалося упродовження екскурсій та подорожей у роботу шкіл.

На території Галичини діяли також польські («Татшанське товариство» з 43 відділами і 15 тисячами членів, «Крайознавче товариство» з 52 відділами і 5 тисячами членів та ряд менших організацій) та єврейське «Товариство краєзнавче» з 15 відділами і 3600 членами та кілька дрібніших. На територіях, що входили до складу Чехословаччини діяв «Клуб ч.-сл. туристів» (240 відділів і 100000 членів) [25, с. 2-3].

Певну увагу розвитку туризму в регіоні приділяв і уряд Польщі. Так, у листопаді 1932 р. у Станіславі було проведено конференцію в справі «розвинення й поширення туристики та літниць на Покутті й Гуцульщині» [11, с. 4]. У 1936 р. для заохочення туристських подорожей дітей на період з 13 по 23 липня було запроваджено безоплатний проїзд дітей до 14 років залізницею [1, с. 6], а в 1937 році було запроваджено знижку для проїзду груп від 15 туристів залізницею [12, с. 8]. Це свідчить про значення, що надавалося розвитку туризму урядом тодішньої Польщі, а також про підтримку розвитку

туризму та екскурсій саме серед дітей. Запровадження таких правил, як свідчить досвід різних країн, де вони встановлювалися в різні часи, свідчить про значне зростання кількості подорожуючих в разі надання державної підтримки у вигляді транспортних пільг.

В міжвоєнний період екскурсії поступово упроваджувалися у роботу гімназій Галичини. Перша виявлена нами згадка про учнівську екскурсію в періодичній пресі Львівщини відноситься до 1928 р., коли газета «Діло» повідомила про відвідання Львова з 9 по 12 червня 1928 р. екскурсією учнів Кременецької української гімназії [19, с. 5].

В Українській гімназії м. Станіслава (нині м. Івано-Франківськ) традиційними стали наукові поїздки учнів до Італії, які було запроваджено ще в 1910 році і які стали традиційними. Багато краєзнавчих екскурсій проводив зі своїми учнями в цій гімназії викладач природознавства Л. Гаванський. Він проводив такі екскурсії і з учнями в Станіславській жіночій гімназії, де він також працював [46, с. 51]. Організатором численних краєзнавчих екскурсій гімназистів в 30-ті рр. XX століття був вчитель математики Коломийської української гімназії Р. Шипайло [27, с. 50].

Активно використовувалися екскурсії в діяльності української гімназії м. Луцька. Екскурсії проводилися на початку та наприкінці навчального року. Так, в червні 1928 р. було проведено екскурсію за маршрутом Луцьк - Львів - Ворохта - Яремче. Під час екскурсії учні здійснили сходження на гору Ребрович, оглянули скелі та печери Довбуша. У вересні гімназисти вирушили за маршрутом Луцьк - Краків - Гута-Крушелевська - Познань - Гдиня - Варшава [7, с. 27 - 28]. Протягом 30-х рр. XX ст. учні побували на екскурсіях у Львові, Рівному, Почаєві, Ворохті, подорожували пароплавом по р. Стир, здійснювали сходження на вершину Говерли. Проводилися навчальні екскурсії в ліси, на річки тощо. Керівниками екскурсій були вчителі Р. Жигалович, Ванджарук, Михайлова, Кисличенко, Мануляк, директор гімназії Б. Білецький (ініціали інших вчителів встановити не вдалося) [27, с. 66; с. 75-76, с. 77; 89; 94; 110].

В професійних школах Галичини краєзнавчі екскурсії розглядалися як важлива форма громадянського виховання учнів, а також як елемент професійної освіти. Об'єктами краєзнавчих екскурсій ставали як промислові підприємства, так і історичні пам'ятки і місця району [14, с. 11-12]. Це сприяло формуванню зацікавленого відношення учнів до матеріалу, що вивчається, забезпеченню конкретизації матеріалу, його зв'язку з місцевим матеріалом.

Екскурсії та подорожі використовувалися для організації виховної роботи різного спрямування. Так, на думку О. Колодійчук, «виставки й екскурсії в той період були найбільш масовими формами пропагування серед населення науково-технічних досягнень, які стимулювали пізнавальну активність і творчий підхід учнів до процесу навчання, сприяючи їхньому зацікавленню раціоналізаторством і винахідництвом» [15, с. 11-12]. Прогулянки та екскурсії, туристичні походи широко використовувалися у фізкультурно-спортивній роботі з учнями різного віку та в різноманітній позакласній роботі [20]. Певну роль відігравали екскурсії та прогулянки в природоохоронному

вихованні учнів. Проведення таких заходів давало можливість залучати учнів до практичної природоохоронної діяльності, збирати природничий матеріал для створення шкільних музеїв, видання шкільних часописів. Більшість екскурсій цього спрямування проводилася з учнями початкової школи. При цьому обов'язковим елементом таких екскурсій були вступні бесіди, під час яких учасників екскурсій знайомили з правилами поведінки в природі, з завданнями екскурсії [14, с. 13].

Екскурсійна робота, за твердженням Н. Оболончика, відіграла важливу роль також у виховній діяльності Кременецького ліцею [23, с. 8]. Екскурсії поступово набувають подальшого поширення і, як зазначала Т. Завгородня, стали однією з поширених в школах Галичини в цей період форм навчання [10, с. 153].

Таким чином, в міжвоєнний період в Галичині екскурсії та подорожі отримали значний розвиток. Виникло та досить активно діяло українське туристичне товариство «Плай». Йому вдалося зробити перші кроки в створенні української краєзнавчої літератури, розробці екскурсійних маршрутів, проведенні перших пішохідних, велосипедних, водних, лижних і навіть мотоциклетних походів на теренах Галичини. При цьому його діяльність обмежувалася лише кількома містами, не набула значного розмаху, крім того товариство недостатньо уваги приділяло розвитку туризму серед дітей та молоді, практично відсутня була робота товариства в навчальних закладах середньої освіти.

Водночас саме в цей період, екскурсії почали упроваджуватися в освітній процес навчальних закладів середньої освіти регіону. Здебільшого вони проводилися вчителями природознавства, а також використовувалися в фізкультурно-спортивній та іншій позакласній роботі. Досвід, набутий в цей період став гідним фундаментом подальшого розвитку туристсько-екскурсійної та краєзнавчої роботи в Галичині.

Список використаних джерел:

1. Безплатні переїзди дітей на залізницях. *Діло*. 1936. 07 липня (№ 150).
2. Білецький Б., Гищук Р. Товариство “Плай” як координуючий орган туристично-краєзнавчої діяльності в Галичині (до 90-річчя від дня утворення). *Науковий вісник Чернівецького університету: Історія. Політичні науки. Міжнародні відносини*. 2013. Вип. 676-677.
3. В наших товариствах. З діяльності т-ва «Плай». *Діло*. 1926. 21 березня (№ 62).
4. В У. Т.-К. Т. «Плай». *Діло*. 1934. 11 березня (№ 64).
5. Володимир Старосільський 1878 – 1942. *Записки наукового товариства ім. Шевченка. Історико-філософська секція*. Том 210. Нью-Йорк – Париж – Сідней – Торонто, 1991.
6. З життя Товариства «Плай». *Діло*. 1939. 07 квітня (№ 80).
7. З життя українського туристично-краєзнавчого т-ва «Плай» у Львові. *Діло*. 1933. 17 червня (№ 154).

8. З лещатарського спорту. *Діло*. 1932. 18 березня (№ 59).
9. З туристичного тов. «Плай». *Діло*. 1924. 07 листопада. (№249).
10. Завгородня Т.К. Теорія і практика навчання в Галичині (1919-1939 роки). Івано-франківськ : Прикарпатський національний університет імені Василя Стефаника, 2007. 391 с.
11. Задля поширення туристики в Карпатах. *Діло*. 1932. 09 листопада (№ 249)..
12. Залізниці полекші для збірних прогульок. *Діло*. 1937. 17 червня (№ 131).
13. Із діяльності Т-ва «Плай». *Діло*. 1932. 22 травня (№111).
14. Кецик У. В. Громадянське виховання учнів українських професійних шкіл Галичини (перша третина ХХ ст.) : автореф. дис. ... канд. пед. наук : 13.00.01. Івано-Франківськ, 2005. 21 с.
15. Колодійчук О.Я. Розвиток технічної творчості дітей та молоді у навчальних закладах Галичини (1900-1939 рр.) : автореф. дис. ... канд. пед. наук : 13.00.01. Дрогобич, 2009. 21 с.
16. Комунікат т-ва „Плай“. *Діло*. 1931. 10 грудня (№ 277).
17. Крип'якевич І. По княжім Львові. *Діло*. 1924. 08 листопада (№ 250).
18. Луцький В. Активний туризм в Українських Карпатах, витоти становлення: історичний аспект. *Фізичне виховання, спорт і культура здоров'я у сучасному суспільстві*. 2009. № 3.
19. Міляшкевич С. Екскурсія кременецької української гімназії. *Діло*. 1928. 17 червня (№ 133).
20. Мудрак Ю. Охорона природи на українських землях. *Діло*. 1935. 07 лютого (№32).
21. Мужичок В. О. Педагогічні засади організації фізкультурно-спортивної роботи в загальноосвітніх школах Західної України (1919-1939 рр.) : автореф. дис. ... канд. пед. наук :13.00.01. Чернігів, 2011. 20 с.
22. Об'яви. *Діло*. 1924. 15 жовтня. (№ 229).
23. Оболончик Н. Г. Кременецький ліцей в системі освіти другої Речі Посполитої : автореф. дис. ... канд. іст. наук : 07.00.01 . Чернівці, 2007. 21 с.
24. Пеленський Красназавча література. *Діло*. 1936. 17 вересня (№ 209).
25. Север В. Міркування перед літнім сезоном. . *Діло*. 1932. 12 квітня. (№ 79).
26. Сельський Е. Для охорони краси нашої природи. Українське туристично-красназавче Товариство „Плай" у Львові. *Діло*. 1924. 26 жовтня. (№ 239).
27. Угорчак Ю. Перші українські гімназії га Прикарпатті та їхні директори. *Красназавець Прикарпаття*. 2004. №3.
28. Українська гімназія в Луцьку. Спогади. Луцьк : Media, 2008.

Лисюк Тетяна, Терещук Оксана, Качаровський Роман, Мельник Олег
Волинський національний університет імені Лесі Українки, м. Луцьк

Краєзнавчий потенціал шкільних музеїв Волинської області в умовах децентралізації

Визначено краєзнавчий потенціал шкільних музеїв Волинської області в умовах децентралізаційних процесів. Акцентовано увагу на визначенні основних правових аспектів, що регулюють процеси утворення та функціонування шкільних музеїв, зокрема тих, що мають статус «зразковий». Досліджено геопросторове розміщення їх мережі на Волині в розрізі територіальних громад. Подано типізацію цих закладів. Визначено головні завдання в освітньому процесі та наукових дослідженнях рідного краю. Виокремлено проблемні моменти функціонування цих закладів та запропоновано шляхи їх вирішення.

Ключові слова: заклади освіти, музеї, шкільні музеї, краєзнавство, територіальні громади, децентралізація, Волинська область.

Lysyuk T., Tereshchuk O., Kacharovskiy R., Melnyk O. Local lore potential of school museums of Volyn region in the conditions of decentralization. *The local lore potential of school museums of Volyn region in the conditions of decentralization processes is determined. Emphasis is placed on defining the main legal aspects that regulate the formation and functioning of school museums, in particular those that have the status of «exemplary». The geospatial location of their network in Volyn in terms of territorial communities has been studied. The typification of these institutions is given. The main tasks in the educational process and research of the native land are identified. The problematic moments of functioning of these establishments are singled out and the ways of their solution are offered.*

Key words: educational institutions, museums, school museums, local lore, territorial communities, decentralization, Volyn region.

Постановка проблеми. Процес трансформації адміністративно-територіального устрою та державного управління на регіональному рівні, що активізувався у 2015 р. з прийняттям Закону України (ЗУ) «Про добровільне об'єднання територіальних громад» [13], став поштовхом для зміни світогляду місцевих еліт у питаннях самоврядування на місцях, зокрема використання наявних ресурсів. Передача повноважень, матеріальної бази та фінансових ресурсів новим адміністративним утворенням – територіальним громадам (ТГ) – поставила питання ефективного використання наявних можливостей для соціально-економічного розвитку територій. Після розподілу сфер управління та фінансування між центральною і регіональною владами, гуманітарний сектор опинився у віданні громад, питання створення, функціонування, фінансування та ліквідації гуманітарних закладів, зокрема освіти і культури, теж належать до компетенції місцевої влади.

Існування держави, розвиток суспільства, функціонування економіки не можливі без освічених людей, особливо молодого покоління. Кожна високорозвинена держава робить ставку на потужну якісну освіту, починаючи із найменшого віку, з якого дитина здатна засвоїти та осмислити інформацію. Уряди країн будують власні Стратегії розвитку освітнього процесу. Не є винятком тут і Україна, застосовуючи найкращий світовий досвід. Вагомим інструментом здобуття освітніх послуг є застосування новітніх методів та засобів навчання, використання нанотехнологій у поєднанні із традиційними та додатковими способами донесення інформації. Шкільні музеї, що містять потужну інформаційну базу про громади, стають «особливими» інструментами пізнання світу та отримання учнями додаткових компетенцій. Дослідження ролі шкільних музеїв та їх потенціалу у краєзнавстві є досить актуальним, оскільки їх можливості створять передумови для удосконалення освітнього процесу та наукових досліджень волинського краю та окремих громад.

Мета та завдання дослідження. Метою є визначення краєзнавчого потенціалу шкільних музеїв Волинської області в умовах децентралізації, дослідження особливості правового регулювання їх діяльності, геопросторової організації мережі на Волині, визначення проблемних моментів функціонування та шляхи їх вирішення. Для досягнення мети вирішувались такі завдання: 1) опрацювати законодавчу базу в галузі освіти і культури; 2) визначити основні завдання шкільних музеїв у галузі освіти та краєзнавства; 3) ознайомитися з їх геопросторовою організацією в розрізі ТГ; 4) окреслити роль музеїв при в краєзнавчих дослідженнях; 5) визначити проблемні моменти функціонування шкільних музеїв (зокрема у краєзнавстві) та запропонувати основні шляхи їх вирішення.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Питанням діяльності шкільних музеїв та організації краєзнавчої роботи у закладах освіти присвятили свої творчі доробки С. Войчик, Л. Гайда, Л. Грабинська М. Костриця, І. Личак, М. Лощинин, І. Медведєва, Н. Мінакова, І. Прус, Ф.Рябчикова [20], А. Сайненський, Я. Треф'як, М. Юхневич. Музейна діяльність у закладах освіти Волині є одним із аспектів у наукових дослідженнях Г. Бондаренка, О. Вернидубова, Л. Грабинської, Г. Гуртового, В. Камінської, В. Надольської, А. Силока, Л. Толстіхіна, Л. Хмелярської. Просторову організацію мережі шкільних музеїв Волині як об'єктів краєзнавства та туризму в розрізі районів та територіальних громад, вивчали В. Бенедюк [1-3], Т. Павловська [10; 11], Н. Мельник [7], А. Мельник [7], Р. Качаровський [1-3; 11], О. Антипюк [2-3; 11], М. Чабанчук [10].

Виклад основного матеріалу. Сучасна система освіти в Україні перебуває у постійній трансформації, пошуку нових форм та методів реалізації державної політики у сфері освіти. Реформаційні процеси, які наразі відбуваються в Україні, спрямовані на виведення її на якісно новий загальноосвітній рівень. ЗУ «Про освіту» [17] закріплює перелік засад державної політики у сфері освіти та принципів освітньої діяльності, зокрема: забезпечення якості освіти та освітньої діяльності; науковий характер освіти;

різноманітність освіти; нерозривний зв'язок зі світовою та національною історією, культурою, національними традиціями; свобода у виборі видів, форм і темпу здобуття освіти, освітньої програми, закладу освіти; формування культури здорового способу життя, екологічної культури та дбайливого ставлення до довкілля. Цей же Закон [17] визначає чітку типізацію навчальних закладів, що забезпечують ефективне здійснення навчального процесу та надання якісних освітніх послуг. Окремі закони та підзаконні акти, як ЗУ «Про дошкільну освіту» [14], «Про повну загальну середню освіту» [18], «Про вищу освіту» [12] призначені для встановлення правових особливостей здобуття кожного рівня освіти, структури навчальних закладів, правового регулювання здійснення управління в галузі освіти тощо. У ст. 35 ЗУ «Про повну загальну середню освіту» [18] визначено, що до загальноосвітніх закладів належать початкова школа, гімназії, ліцеї, а також спеціальна школа та навчально-реабілітаційний центр. У системі спеціалізованої освіти – це ліцеї: мистецький, науковий, спортивний, військовий (військово-морський, військово-спортивний), із посиленою військово-фізичною підготовкою та коледжі – мистецький, професійний спортивного профілю. Заклад освіти – це комплекс навчальних кімнат, лабораторій, музеїв, майстерень, спортзалів, майданчиків та інших спеціалізованих приміщень, що забезпечують повноту, цілеспрямованість та якість навчального процесу з метою отримання всебічного розвитку, навчання, виховання, виявлення обдарувань, соціалізації особистості, яка здатна до життя в суспільстві та цивілізованій взаємодії з природою, має прагнення до самовдосконалення і здобуття освіти упродовж життя, готова до свідомого життєвого вибору та самореалізації, відповідальності, трудової діяльності та громадянської активності, дбайливого ставлення до родини, країни, довкілля, спрямування діяльності на користь людям і суспільству та формування в учнів компетентностей, визначених законами та державними стандартами.

ЗУ «Про музеї та музейну справу» [16] визначає, що музей – це науково-дослідний та культурно-освітній заклад, створений для вивчення, збереження, використання та популяризації музейних предметів та музей-них колекцій з науковою та освітньою метою, залучення громадян до надбань національної та світової культурної спадщини. За профілем музеї діляться на природничі (антропологічні, біологічні, ботанічні, геологічні, зоологічні, мінералогічні, палеонтологічні), історичні (загально-історичні, військово-історичні, історії релігії, історико-побутові, археологічні, етнографічні), літературні, художні (образотворчого, декоративно-прикладного, народного, сучасного мистецтва), мистецькі (театральні, музичні, музеї кіно), науково-технічні, комплексні (краєзнавчі, екомuzeї), галузеві тощо. Шкільні музеї, що у своїй роботі керуються Наказом МОНУ від 22.10.2014 р. № 1195 «Про затвердження положень про музеї при дошкільних, загальноосвітніх, позашкільних та професійно-технічних навчальних закладах, які перебувають у сфері управління Міністерства освіти і науки України» [15], поєднують культурно-освітні, науково-дослідні функції. Головними завданнями шкільних музеїв є: 1) сприяння удосконаленню навчально-виховного процесу закладів освіти;

2) розширення і поглиблення загальноосвітньої та професійної підготовки учнівської молоді засобами позакласної, позашкільної роботи; 3) розвиток її творчих інтересів до пошукової краєзнавчої, науково-дослідницької, художньо-естетичної та природо-охоронної, роботи; 4) формування у підростаючого покоління розуміння нерозривного взаємозв'язку минулого, сучасного і майбутнього України; 5) допомога педагогічному колективу закладу освіти у впровадженні нових нетрадиційних форм роботи за інтересами; 6) вивчення, охорона і пропаганда пам'яток історії, культури і природи рідного краю; 7) проведення культурно-освітньої роботи серед учнівської молоді та інших верств населення.

З 2020 р. для реформування адміністративного устрою характерним є процес укрупнення районів. Зокрема, після прийняття постанови ВР України від 17. 07. 2020 р. «Про утворення та ліквідацію районів» [19] на території Волинській області замість 16 районів створено 4: Володимир-Волинський, Камінь-Каширський, Ковельський та Луцький [5-6]. Нині в регіоні є 54 територіальні громади, зокрема найбільше їх у Ковельському районі – 23, у Луцькому – 15, у Володимир-Волинському – 11, а найменше – у Камінь-Каширському – 5. Саме в розрізі громад, що є власниками і управліннями сфери освіти, а отже, і шкільних музеїв доцільно розглядати особливості їх геопросторового розміщення, що подано на рис. 1.

У діючих ТГ Волинської області функціонує 184 шкільні музеї, що свідчить про охоплення ними лише 30 % загальноосвітніх закладів Волині (за даними [4; 8; 21] на 01.01.20 р. – 614 шкіл різного ступеня). Найбільше їх у громадах Ковельського – 65 (35,3 %), Луцького – 60 (32,6 %) та Володимир-Волинського – 33 (17,9 %), а найменше – Камінь-Каширському районах – 26 (14,2 %). У Володимир-Волинському та Камінь-Каширського районі вони функціонують у всіх громадах, водночас у Луцькому вже у 93,3 % ТГ (шкільні музеї відсутні у Олицькій ТГ), а в Ковельському лише у 86,9 % (у Велимченській, Велицькій та Люблинецькій ТГ). Найбільше їх у містах обласного значення, що одночасно є центрами громад (Луцьку – 23, Володимирі-Волинському – 5, Ковелі – 14, Нововолинську – 6). У більшості ТГ створено по 1-2 музеї, проте є й рекордсмени – так у Маневицькій – 9 (Камінь-Каширський район), Камінь-Каширській – 8 (Камінь-Каширський), Горохівській (Луцький), Турійській (Ковельський) – 6, Володимир-Волинській, Затурцівській, Павлівській (Володимир-Волинський), Вишнівській, Дубечненській, Колодязненській (Ковельський) по 5.

За профілями музеї розподілені таким чином: найбільше – історичні: 127 (69,0 %) (з них широкого історичного профілю – 60, військово-історичні – 11, історії села чи навчального закладу – 52, історії особи – 4), краєзнавчі – 6 (3,3 %), образотворчого мистецтва – 1 (0,5 %), літературні – 3 (1,6 %), мистецький – 2 (1,1 %), етнографічні – 41 (22,3 %), галузеві – 2 (1,1 %), природничі – 2 (1,1 %). Розподіл музейних установ за профілем в розрізі районів подано у табл. 1.

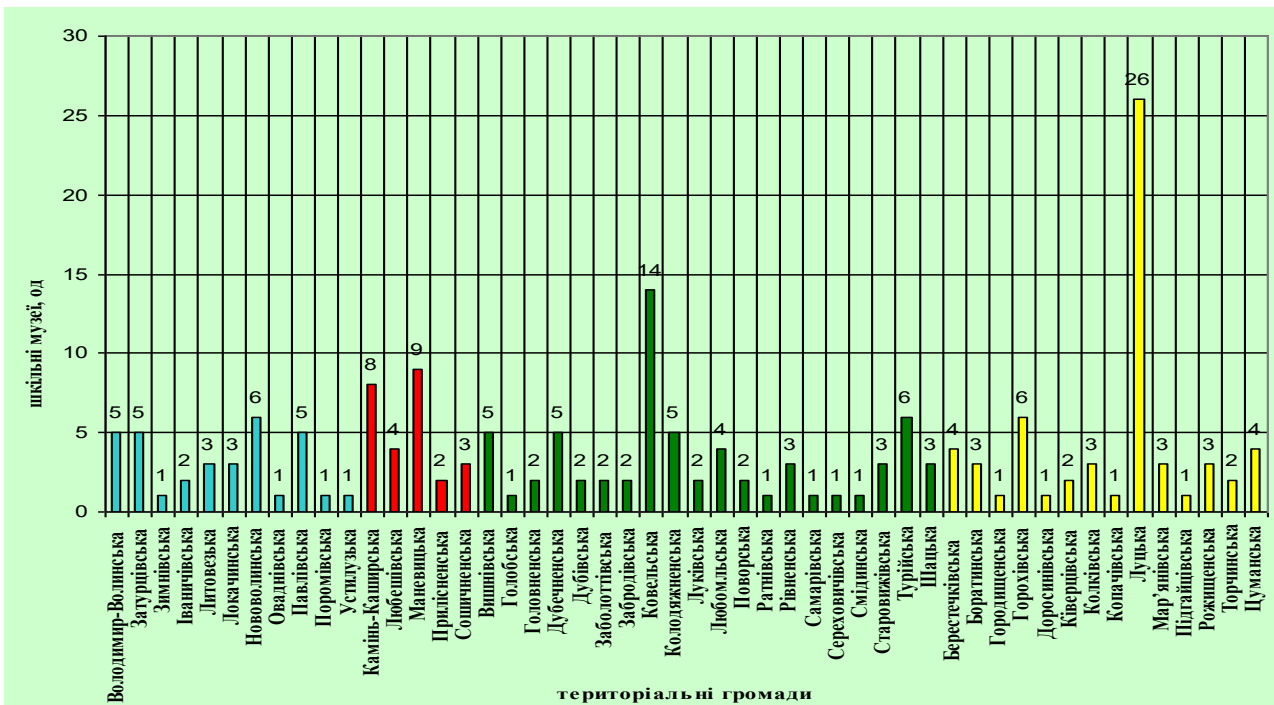


Рис. 1. Шкільні музеї територіальних громад Волинської області [1-4; 7-8; 10-11; 21]

Примітка: блакитним кольором подані громади Володимир-Волинського, червоним – Камінь-Каширського, зеленим – Ковельського, жовтим – Луцького районів.

Таблиця 1.

Музеї за профілем діяльності у районах Волинської області
[1-4; 7-8; 10-11; 21]

Профіль музею	Володимир-Волинський		Камінь-Каширський		Ковельський		Луцький	
	од.	%	од.	%	од.	%	од.	%
історичний	21	63,6	20	77,0	40	61,5	46	76,8
краєзнавчий	2	6,0	1	3,8	3	4,6	-	-
образотворчого мистецтва	1	3,0	-	-	-	-	-	-
літературний	-	-	-	-	2	3,1	1	1,6
мистецький	-	-	-	-	2	3,1	-	-
етнографічний	9	27,4	5	19,2	15	23,1	12	20,0
галузевий	-	-	-	-	2	3,1	-	-
природничий	-	-	-	-	1	1,5	1	1,6
Всього	33	100	26	100	65	100	60	100

Значна частина шкільних музеїв за видом діяльності належить до історичних (широкого історичного профілю, історії села чи навчального закладу, історії особи) та етнографічних, вони представлені у всіх районах.

Історичні музеї домінують у кожному з чотирьох районів області, їх питома вага (табл.1) коливається від 61,5 % у Ковельському до 77,0 % у Камінь-Каширському. Слід відмітити, що серед музеїв історичного профілю більшість – це музеї широкого історичного профілю – 47,2 % та історії села чи навчального закладу – 40,9 %. (рис.2).

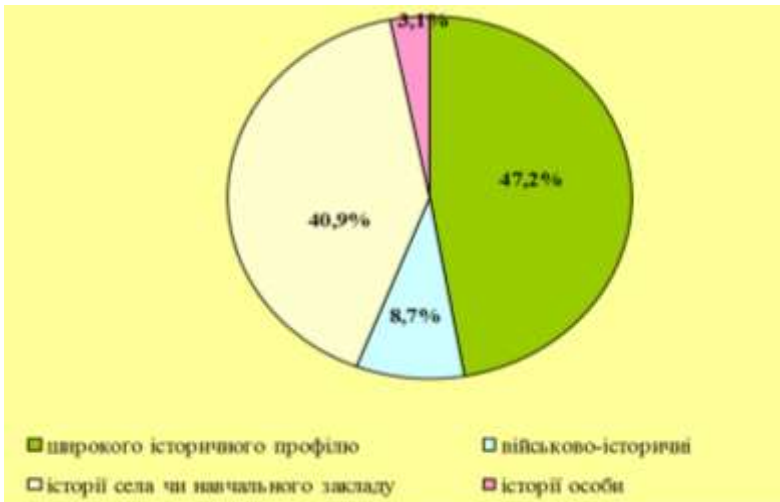


Рис. 2. Частка історичних шкільних музеїв ТГ Волинської області за видами діяльності [1-3; 7; 10-11; 21]

Широко представлені музеї військово-історичного спрямування: прикордонної слави при ЗОШ І-ІІІ ст. у м. Устилуг Устилузької ТГ, бойової слави «Пам'ять» у смт Іваничі Іваничівська ТГ, бойової слави с. Милитин Павлівська ТГ (Володимир-Волинського району), бойової слави при ЗОШ № 4 м. Ківерці Ківерцівська ОТГ та ЗОШ № 1 і 2 м. Рожище Рожищенська ТГ (Луцький), бойової слави у с. Самари Самарівська ТГ, партизанської слави у с. Гуца Рівненська ТГ, прикордонна кімната-музей при ЗОШ смт Шацьк Шацька ТГ, військово-історичний музей «Пам'ять» Луківської ЗОШ І-ІІІ ст. Луківська ТГ(Ковельський) [1-4; 7-8; 10-11; 21].

Частка етнографічних збільшується (табл.1) з 19,2 % у Камінь-Каширському до 27,4 % у Володимир-Волинському районах. Водночас діють краєзнавчі у с. Галинівка Оваднівської ТГ, с. Колона, Павлівської ТГ (Володимир-Волинського району), у с. Бірки Любешівської ТГ (Камінь-Каширського), с. Гупали Головненської ТГ, м. Ковель Ковельської ТГ, с. Світязь Шацької ТГ (Ковельського); образотворчого мистецтва у с. Жашковичі Павлівської ТГ (Володимир-Волинського); природничий та літературний у м. Луцьку Луцької ТГ (Луцького), літературний у м. Ковель Ковельської ТГ та с. Любитів Колодяжненської ТГ (Ковельського), галузевий у с. Мосир Вишівської ТГ, м. Ковель Ковельської ТГ, природничий у с. Любитів Колодяжненської ТГ та мистецький у смт Головне Головненської ТГ (Ковельського) [1-4; 7-8; 10-11; 21].

За вагомі успіхи у підвищенні ефективності навчально-виховного процесу, формуванні й збереженні Музейного фонду України, популяризації пам'яток історії та культури, природи Волині звання «Зразковий музей» удостоєно 28 шкільних музеїв краю, що розташовані у 23 громадах (42,6 % всіх ТГ) всіх районів, зокрема найбільше у Ковельському – 10 та Луцькому – 9, у Володимир Волинському – 5, Камінь-Каширському – 4 (табл. 2).

За профілем діяльності «зразкові» музеї розподілені таким чином: найбільше – історичні: 20 (71,4 %) (з них широкого історичного профілю – 13, військово-історичні – два у мм. Ківерці Ківерцівська ТГ та Рожище Рожищенська ТГ (Луцький), історії села чи навчального закладу – чотири, історії особи – один у с. Човниця Ківерцівська ТГ(Луцький)), етнографічні – шість (21,4 %), краєзнавчі – один (3,6 %), природничі – один (3,6 %).

Нині діючі на території громад шкільні музеї завдяки наявній фондовій, матеріально-технічній базам та кадровому забезпеченню висококваліфікованими спеціалістами-практиками мають можливість істотно удосконалити навчальний та навчально-виховний (особливо національно-патріотичне виховання) процеси загальноосвітніх закладів. Завдяки науковій типізації, структурованості експозицій, що відповідає профілю музею та залученню фахових науковців у проведення досліджень, учнівська молодь буде залучена до науково-дослідної позакласної роботи, що у свою чергу сприятиме визначенню майбутньої професійної спрямованості учнів.

Таблиця 2.

«Зразкові» шкільні музеї ТГ Волинської області [1-4; 10; 13-14; 16]

Громада	Населений пункт	Музей
<i>Володимир-Волинський район</i>		
Володимир-Волинська	м. Володимир	Етнографічний
Локачинська	с. Старий Загорів	Історії села
Нововолинська	м. Нововолинськ	Три етнографічних
<i>Камінь-Каширський район</i>		
Камінь-Каширська	с. Велика Глуша	Історії села
	с. Черче	Історичний
Любешівська	смт Любешів	Історичний
Прилісненська	с. Прилісне	Історичний
<i>Ковельський район</i>		
Вишнівська	с. Штунь	Історичний
Ковельська	м. Ковель	Історичний
Колодязненська	с. Уховецьк	Історичний
Луківська	с. Новосілки	Історії села
Любомльська	м. Любомль	Історичний
Поворська	с. Поворськ	Історичний
Старовижівська	смт Стара Вижівка	Етнографічний
Турійська	с. Купичів	Історичний
	с. Мокрець	Історії села
Шацька	с. Світязь	Красназвичий
<i>Луцький район</i>		
Ківерцівська	м. Ківерці	Кімната-Музей Бойової Слави ЗОШ № 4
	с. Човниця	Академіка Михайла Кравчука
Колківська	смт Колки	Історична кімната-музей
Луцька	м. Луцьк	Етнографічний, природничий, історичний
	с. Жидичин	Історичний
Підгайцівська	с. Хорлупи	Історичний
Рожищенська	м. Рожище	Музей Бойової Слави ЗОШ № 2

Навний ресурс таких музеїв має можливість стати базою у населеному пункті та в цілому у громаді для організації та проведення красназвичої та науково-дослідної роботи (можуть бути утворені та функціонувати гуртки певного спрямування). Аналогічно може здійснюватися робота з художньо-естетичного виховання учнів з метою вивчення етнографічних та історико-культурних особливостей краю (дослідження народних художніх промислів та ремесл, автентики, традицій та обрядових дійств тощо). Музеї природничого спрямування сприятимуть поглибленому вивченню природи, впливу на неї людини, пошуку шляхів вирішення екологічних проблем громад, підготовці майбутніх екологів, географів, біологів хіміків, фізиків. Шкільні музейні установи є також об'єктами туризму, що сприятиме розвитку туристичної галузі

громад. Їх відвідування створює у потенційних туристів уявлення про особливості кожної громади, їх природний, історико-культурний та соціально-економічний потенціал. Екскурсійна робота учнів під час відвідування музеїв сприятиме їх професійному росту, обміну інформаційними даними, пошуку новітніх тематик для науково-дослідних робіт, кращому пізнанню історії та культури для відвідувачів музеїв [1–3; 7–11; 20; 22].

Водночас шкільні музеї мають ряд проблемних питань, що необхідно вирішити: 1) відкрити шкільні музеї у всіх загальноосвітніх навчальних закладах територіальних громад Волині; 2) відремонтувати наявні музейні приміщення; 3) виділити нові більш просторі зали з метою розширення експозицій чи структуризації їх по тематиці; 4) придбати новітню мультимедійну техніку для висвітлення матеріалів; 5) розширити експозицію шкільних музеїв (забезпечивши збереження фондів), залучивши до пошукової роботи учнівську молодь закладу; 6) проводити періодичні тематичні виставки, де відображати значні події у житті громади, краю, держави; 7) забезпечити виокремлення музею як окрему структурну одиницю загальноосвітнього закладу зі своїм штатом працівників; 8) утворити нові та розширити за тематикою існуючі пошукові гуртки на базі цих музеїв; 9) розширити інформаційну базу музеїв за рахунок інформаційних та спеціалізованих друкованих видань; 10) створити сайти або розділи сайтів загальноосвітніх навчальних закладів, де буде відображена інформація про музеї; 11) посилити рекламно-інформаційну роботу про проведення певних навчальних навчально-виховних, наукових та інших у музеях; 12) посилити залучення учнівської молоді шляхом проведення інформаційних екскурсій до наукової та пошукової роботи; 13) збільшити використання наявних матеріалів та фондів у навчальному процесі; 14) створювати візуальні 3D та аудіо тури експозицією музею і викладати на сайт; 15) забезпечити «інклюзивну доступність» експозицій.

Інтенсивний та успішний розвиток у музейної справи шкільних музеях області забезпечує співпраця Управління освіти і науки, Управління культури, питань релігії та національностей культури Волинської облдержадміністрації, Волинського обласного центру національно-патріотичного виховання, туризму і краєзнавства Волинської обласної ради, Волинської обласної організації Національної спілки краєзнавців України, Волинського краєзнавчого музею та навчальних закладів. Фахівцями зазначених установ проводяться спільні семінари-практикуми відповідальних за музейну роботу, керівників музеїв, а також огляди музеїв. Керівники шкільних музеїв навчальних закладів, беруть активну участь в науково-практичних конференціях, таких як «Волинський музей: історія і сучасність», «Минуле і сучасне Волині та Полісся». Спільними зусиллями розробляються тематичні екскурсії з відвідуванням музеїв при загальноосвітніх навчальних закладах області. Використовуючи краєзнавчий потенціал шкільних музеїв, актуальним є питання застосування інформаційних та інтерактивних технологій [22]. Завданням сьогодення є активний пошук та впровадження інноваційних форм діяльності, цікавого позитивного зарубіжного досвіду у цих музеях та розробка новітніх музейно-освітніх програм для

школярів. Це дозволить підняти на вищий щабель розвиток музейної справи у загальноосвітніх навчальних закладах, що сприятиме удосконаленню процесів освіти й виховання учнівської молоді музейними засобами та формуванню якостей свідомого громадянина України.

Висновки. Загалом шкільні музеї мають значний краєзнавчий потенціал, що сприятиме покращенню навчальної, навчально-виховної, науково-дослідної роботи та туристичної роботи серед учнівської та студентської молоді в громадах, істотно покращить їх майбутні професійні якості, сприятиме поглибленому вивченню природних, історико-культурних, соціально-економічних особливостей власної території.

Список використаних джерел:

1. Бенедюк В. В., Качаровський Р. Є. Краєзнавчі можливості шкільних музеїв прикордонних громад Волинської області. *Scientific researches and methods of their carrying out: world experience and domestic realities*. матер. I Міжнар. наук.-практ. конф. (02 квітня 2021 р.) *International scientific journal «Grail of Science»* № 2-3 (April, 2021). Відень, Австрія – Вінниця, Україна, 2021. С.683–687.
2. Бенедюк В. В., Качаровський Р. Є., Антипюк О. В. Краєзнавчий потенціал шкільних музеїв Камінь-Каширського району Волинської області. *Problems and tasks of modernity and approaches to their solution*, 02–05 бер. 2021 р., матер. VIII Міжн. наук.-практ. конф. Токіо, Японія, 2021. С. 58-61.
3. Бенедюк В. В., Качаровський Р. Є., Антипюк О. В. Шкільні музеї Ковельського району Волинської області як об'єкти краєзнавства. *Географія та туризм*: матер. IV Всеукр. наук.-практ. конф., (26 лютого 2021 року) : зб. наук. праць. Харків, 2021. С. 189–198.
4. Волинський обласний центр національно-патріотичного виховання, туризму і краєзнавства Волинської обласної ради URL: <https://cnpvtk.volyn.ua/>. (дата звернення: 20.01.2022)
5. Головне управління статистики у Волинській області. URL: <http://www.lutsk.ukrstat.gov.ua>. (дата звернення: 21.01.2022).
6. Децентралізація влади. URL: <http://decentralization.gov.ua/region/item>. (дата звернення: 21.01.2022).
7. Мельник А. В., Мельник Н. В., Качаровський Р. Є. Туристичні об'єкти територіальних громад Волинської області. *Priorities in the development of science and education*: матер. XX Міжнар. наук.-практ. конф. (13-16 квітня 2021 р.) : зб. наук. праць. Будапешт, Угорщина, 2021. С. 134–138.
8. Музейний простір Волині. URL: http://volyn-museum.com.ua/publ/volinskij_kraeznavchij_muzej/dijalnist (дата звернення: 16.01.2022)
9. Олійник Я. Б., Єрко І. В. Суспільно-географічне дослідження туристичної інфраструктури Волинської області : монографія. Луцьк : ПрАТ «Волинська обласна друкарня», 2014. 164 с.
10. Павловська Т.С., Чабанчук М.А. Музеї при загальноосвітніх навчальних закладах Волинської області: хронологічний та хронологічний аспекти.

Географія та туризм = Geography and tourism : наук. зб. / Київ. нац. ун-т ім. Тараса Шевченка. Київ, 2015. Вип. 34. С. 200–213.

11. Павловська Т.С., Качаровський Р.Є., Антипюк О.В. Шкільні музеї Володимир-Волинського району Волинської області як краєзнавчий потенціал. *Суспільно-географічні чинники розвитку регіонів*: Матер V Міжнар.наук.-практ. інтернет-конф. м. Луцьк, 08–09 квітня 2021 р. / за ред.Ю.М. Барського, С.О. Пугача. Луцьк, 2021. С.85–87.
12. Про вищу освіту. Закон України від 01 липня 2014 р. № 1556-VII. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1556-18#Text> (дата звернення: 20.01.2022).
13. Про добровільне об'єднання територіальних громад Закон України від 05.02.2015 р. № 157-VIII. Відомості ВР України. 2015. № 13. 91 с.
14. Про дошкільну освіту Закон України від 11 липня 2001 р. № 2628-III. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2628-14#Text> (дата звернення: 22.01.2022).
15. Про затвердження положень про музеї при дошкільних, загальноосвітніх, позашкільних та професійно-технічних навчальних закладах, які перебувають у сфері управління Міністерства освіти і науки України. Наказ Міністерства науки і освіти України від 22.10.2014 р. № 1195. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1415-14#Text> (дата звернення: 17.01.2022).
16. Про музеї та музейну справу Закон України від 29 червня 1995 р. № 249/95-ВР URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/249/95-%D0%B2%D1%80#Text> (дата звернення: 18.01.2022)
17. Про освіту Закон України від 05 вересня 2017 р. № 2145-VIII. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2145-19#Text> (дата звернення: 21.01.2022).
18. Про повну загальну середню освіту Закон України від 16 січня 2020 р. № 463-IX URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/463-20#Text> (дата звернення: 21.01.2022).
19. Про утворення та ліквідацію районів. Постанова Верховної ради України від 17 липня 2020 р. № № 807-IX. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/807-20#Text> (дата звернення: 20.01.2022).
20. Рябчикова Ф. Музей і місцева громада: шляхи взаємодії // *Волинський музейний вісник* : наук. зб. / упр-ня культури Волин. ОДА ; Волин. краєзн. музей ; каф. документознавства і музейн. справи СНУ ім. Лесі Українки; Упоряд. А. Силюк. Луцьк, 2015. Вип. 7. С. 102–107.
21. Управління освіти і науки Волинської ОДА URL: <https://voladm.gov.ua/category/upravlinnya-osviti-nauki-ta-molodi/1/> (дата звернення: 20.01.2022)
22. Ячечко-Блаженко Т.В. Музейний продукт у добу цифрових технологій / *Музейна педагогіка - проблеми, сьогодення, перспективи* : матер. наук.-практ. конф. (24-25 вересня 2013 р.) Національній Києво-Печерський історико-культурний заповідник. К., 2013. С.77–79.

Педагогічні засади навчання історичному краєзнавству здобувачів вищої освіти туристського профілю

У статті обґрунтовані інтеграційні, теоретико-методологічні, координаційні тенденції подальшої розбудови й удосконалення історико-краєзнавчої освіти в умовах інформаційної соціокультурної дійсності. Проаналізовано роль історичного краєзнавства в навчальній і науковій роботі закладів вищої освіти на прикладі факультету менеджменту Льотної академії Національного авіаційного університету. Висвітлюється внесок краєзнавства у виховання здобувачів вищої освіти на традиціях та історії рідного краю, підкреслюється значення музею у ЗВО та краєзнавчих досліджень членів студентського наукового краєзнавчого гуртка.

Авторкою узагальнено і проаналізовано активні методи навчання історичному краєзнавству майбутніх фахівців туристського профілю в ЛА НАУ.

Ключові слова: історичне краєзнавство, краєзнавча освіта, туризм, Україна.

Romanko I. Pedagogical bases of local history education of tourism specialization students. *Integration, theoretical and methodological, coordination tendencies of further development and improvement of local history education in informational sociocultural reality were grounded in the article. The role of local history in educational and scientific work of institutes of higher education by example of the Faculty of Management of the Flight Academy of National Aviation University was analyzed. The contribution of local history to the students' education on traditions and history of native land was shown. The significance of the museum in the institution of higher education and local history research of the student scientific local history group was emphasized.*

The author generalized and analyzed local history education methods of future specialists of tourism specialization in FA NAU.

Key words: local history, local history education, tourism, Ukraine.

Актуальність дослідження. Найважливішими напрямками формування змісту освіти у вищій школі є фундаменталізація, гуманізація, забезпечення наступності та безперервності освіти, мобільність випускника закладу вищої освіти (далі – ЗВО), повнота моделювання майбутньої діяльності фахівця, підвищення активності студента та його творчого потенціалу. Фахівці туристського профілю повинні мати не тільки знання та вміння, засвоєні на репродуктивному рівні, але й досвід дослідницької діяльності, що передбачає вивчення і поширення знань з регіональної історії.

Існуюче протиріччя між необхідністю оволодіння історико-краєзнавчим знанням та недостатнім його відображенням у сучасній системі підготовки працівників для сфери туризму зумовило вибір теми нашого дослідження.

Метою дослідження є розробка структурно-змістових компонентів історико-краєзнавчої підготовки фахівців туристського профілю через вивчення експозиційно-фондової бази музеїв, архівних документів та визначних пам'яток міста і регіону.

Гіпотеза дослідження. Рівень підготовки студентів туристських спеціальностей з історичного краєзнавства буде вищим, якщо:

- в якості структурно-змістових компонентів історико-краєзнавчої підготовки фахівців туристського профілю виділено методологічний, науково-теоретичний, соціально-психологічний та предметно-методичний компоненти, спрямовані на формування активної історико-краєзнавчої компетенції;
- при розробці змісту навчального спеціального курсу «Історичне краєзнавство» будуть використовуватися такі принципи: принцип збирання історичних цінностей регіону; принцип рефлексії нових явищ у житті краю; принцип активного збереження, спадкового розвитку та використання особливостей історичного минулого краю, що формують систему історико-краєзнавчих знань у майбутніх фахівців для сфери туризму;
- вивчення історичного краєзнавства проходитиме на базі музейних експозицій, а також у процесі ознайомлення з визначними пам'ятками міста та регіону.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Теоретичною базою дослідження є праці вітчизняних авторів з питань освітньої стратегії розвитку екскурсійного туризму в регіонах України [1; 2], туристської освіти [5; 8], аналізу краєзнавчих ресурсів туризму [3], ролі краєзнавства в розвитку екскурсійної діяльності [6] та становленні галузевого туризму [7], напрямів та методів історико-краєзнавчих досліджень [4], туристичного краєзнавства [15].

Авторка даного дослідження у своїх опублікованих наукових розвідках розкриває роль музею при закладі вищої освіти у підготовці майбутніх фахівців, характеризує виховні та соціальні функції музею, аналізує екскурсійно-краєзнавчу діяльність на прикладі музейного комплексу Львотної академії НАУ [9; 10; 11; 12; 13; 14].

Методи педагогічного дослідження.

1. Загальнонаукові: аналіз літературних джерел та педагогічних досліджень з проблеми, що вивчається; узагальнення передового історичного досвіду; моделювання; метод експертного аналізу та експертної оцінки.
2. Перетворюючий педагогічний експеримент: спостереження, інтерв'ю, анкетування, опитування, індивідуальні та групові бесіди, тести.

Наукова новизна та значущість дослідження полягає у наступному:

1. Розроблені структурно-змістові компоненти історико-краєзнавчої підготовки фахівців для туристського бізнесу, що містять знання та усвідомлення сучасного стану історико-краєзнавчої науки (методологічний), систему історико-краєзнавчих ідей та понять (науково-теоретичний), оволодіння системою мотивації (соціально-

психологічний), методичною системою історико-краєзнавчої підготовки (предметно-методичний).

2. Визначені принципи історичного краєзнавства, що сприяють формуванню у здобувача освіти потреби у самоосвіті, розвиваючи навички дбайливого ставлення до пам'яток минулого, реалізація яких сприяє вихованню творчо-активної особистості.
3. Матеріали дослідження використані у процесі підготовки робочої програми курсу «Історія та культура України» для здобувачів вищої освіти освітнього ступеня «бакалавр», спеціальності «Туризм» (Льотна академія НАУ). Зібраний та узагальнений матеріал може бути корисним при складанні програм з гуманітарних дисциплін для студентів спеціальності «Менеджмент»; дослідницької діяльності фахівців, які займаються питаннями взаємодії ЗВО та музею, школи та музею. Результати цього дослідження можуть використовуватися при розробці загальних та спеціальних курсів лекцій та навчально-методичних посібників для студентів туристського профілю.

Виклад основного матеріалу з аналізом отриманих наукових результатів. Експериментальні дослідження та аналіз методичної літератури показали, що в педагогіці напрацьований певний обсяг теоретичного та емпіричного матеріалів щодо проблеми історичного краєзнавства та його використання у навчальному процесі. Разом з тим наявні публікації з цієї проблеми найчастіше носять приватний характер, не досліджені комплекси педагогічних умов успішного використання історичного краєзнавства, дотримання яких дає ефект у навчанні майбутніх фахівців для сфери туризму засобами вивчення історії рідного краю, їх рух від цікавості до професійного інтересу та потреби оволодіти майстерністю туроператора, екскурсовода, менеджера з туризму тощо, професійною культурою та традиціями свого регіону, національними особливостями; не показані можливості використання експозиційно-фондової бази музеїв для підготовки фахівців для сфери туризму. Ці та пов'язані з ними проблеми актуальні для теорії і практики освіти туристського профілю.

Послідовний рух здобувача освіти до все більш високих індивідуально-особистісних культурно-освітніх надбань може відбуватись за такими етапами:

- досягнення елементарної та функціональної грамотності;
- досягнення загальної освіти, на якій людина набуває необхідних і достатніх знань про навколишній світ;
- професійна компетенція, пов'язана з формуванням таких професійно значущих для особистості та суспільства якостей, які дозволяють людині найповніше реалізувати себе у конкретних видах трудової діяльності;
- оволодіння культурою у широкому сенсі цього слова;
- формування індивідуального менталітету особистості.

У дослідженні авторкою використані такі класифікації форм і методів вивчення історії та культури краю:

лекційна форма – передбачає проведення занять із певної теми. Наприкінці циклу лекцій можлива перевірка знань у вигляді вікторин, конкурсів тощо;

музейна форма – заснована на матеріалах музеїв та надає необмежені можливості для історичного краєзнавства: збирання матеріалів, оформлення експозицій, проведення екскурсій самими учасниками краєзнавчих колективів, що робить заняття цікавими, змістовними, стимулює до набуття нових знань;

екскурсійна форма – одна із складових частин комплексного предметного вивчення краю. Під час екскурсії здобувач освіти поповнює свої знання, пізнає за допомогою екскурсовода навколишній світ, наближає до себе предмети вивчення;

туристсько-краєзнавча форма – найпоширеніша, дає хорошу туристичну підготовку та можливість отримати краєзнавчі матеріали під час походів;

архівна форма – розрахована на студентів, захоплених історією, вимагає ретельності, уважності, значних витрат часу. Можливість роботи в архівах дозволяє отримувати унікальні дані, але пов'язана із значними організаційними труднощами.

Найважливішими методами навчально-виховної роботи з вивчення історії рідного краю зі студентами є:

- зустрічі з учасниками важливих для краю історичних, культурних та інших подій;
- археологічні розкопки;
- робота з архівами;
- спостереження, анкетування, бесіди, вивчення навчальних та дослідницьких робіт: доповідей, повідомлень, творів, матеріалів походів та експедицій, звітних виставок музейних експозицій тощо.

Особливістю формування змісту навчання історичному краєзнавству в ЛА НАУ є розробка навчальних матеріалів, важливе місце в яких відводиться професійній спрямованості та формуванню активної історико-краєзнавчої компетенції.

Ми спіралися на основні напрямки діяльності Музейного комплексу історичного краєзнавства в ЛА НАУ у галузі освіти, такі як:

- естетичний: вивчення та розвиток художнього сприйняття, формування та розвиток творчих засад особистості;
- історико-художній: вивчення історії мистецтва як частини світової художньої культури у її національній специфіці та взаємозв'язку з іншими мистецтвами;
- гуманітарно-міждисциплінарний: реалізує міждисциплінарний та поліхудожній підходи;
- соціально-орієнтовний: мистецтво є засобом соціальної адаптації для студентів.

Нами було проаналізовано педагогічний досвід у галузі музейного просвітництва та популяризації мистецтва, культури, накопичений з 1991 року до наших днів. Цей аналіз дозволяє стверджувати, що останнім часом починає

превалювати нова тенденція: турбота про підвищення дієвості педагогічної комунікації в музеї, її вплив на розвиток творчого ставлення студента до світу, що супроводжується поглибленням діалогу юного відвідувача, пам'ятки культури та посередника – музейного педагога.

Крім того, ми брали до уваги такі типологічні особливості сучасного музею, як: максимальна відкритість та доступність усім соціальним та віковим групам суспільства; втілення художнього образу світу у його історичній динаміці; діалог, як основний метод його педагогічної діяльності (діалог між минулим та сьогоденням, пам'яткою та відвідувачем, музейним співробітником, викладачем, студентом тощо); предметно-просторове середовище, що включає власне музейний простір з його історико-художнім змістом, естетичну ауру та поведінкову культуру як основу музейно-педагогічного процесу; специфіка музейних пам'яток, наділених комплексом фізичних та естетичних характеристик (колір, світло, ритм, фактура тощо). Внутрішньо обґрунтована структура взаємодії музею та ЗВО включає два змістово-дидактичні блоки, які умовно можна визначити як «заклад вищої освіти в освітньому просторі музею» і «музейна педагогіка у ЗВО».

Розглядаючи складові педагогічної технології (попереднє проектування навчально-виховного процесу, що визначає структуру та зміст навчально-пізнавальної діяльності самого студента; принцип цілетворення; принцип цілісності педагогічної системи), можна стверджувати, що формування історико-краєзнавчої компетенції у здобувачів освіти активізується тоді, коли реалізуються умови:

- процес навчання забезпечений необхідними інформаційними засобами, розробкою диференційованих завдань активного засвоєння історичного краєзнавства;
- заняття наповнені змістовним матеріалом та проводяться на експозиційно-фондовій базі музею;
- студенти зацікавлені цінностями історичного краєзнавства та освоюють їх у активній пізнавальній та практичній діяльності;
- викладач професійно компетентний.

З урахуванням вищевикладених умов, перед здобувачами освіти необхідно ставити такі завдання:

1. Навчитися розуміти та любити свій край через вивчення його історії.
2. Сформувані свій погляд на історичні події, що відбувалися в краї.
3. Навчитися використовувати ці знання у своїй майбутній професії.

Ці завдання мають досить універсальний характер, й у них чітко визначається схема: розуміти – знати – вміти. Реалізація цих завдань потребує добре організованої наукової та практичної бази.

На основі соціально-педагогічного, психолого-педагогічного та предметно-методичного аналізу змісту краєзнавчої підготовки, врахування основних принципів відбору історико-краєзнавчого змісту (методологічних, методичних та наукових ідей, понять) нами виділено структурно-змістові компоненти історико-краєзнавчої підготовки фахівців туристської індустрії:

1. Методологічний компонент. Знання та усвідомлення сучасного стану історико-краєзнавчої науки в цілому по країні та у своєму регіоні зокрема.
2. Науково-теоретичний компонент. Система історико-краєзнавчих ідей та понять щодо оцінки сучасного стану розвитку внутрішнього туризму.
3. Соціально-психологічний компонент. Володіння системою мотивації, розуміння та усвідомлення професійних функцій краєзнавчої підготовки фахівця туристського профілю, система професійно-туристських умінь.
4. Предметно-методичний компонент. Методична система історико-краєзнавчої підготовки; сучасні концепції історичного та краєзнавчого навчання в ЗВО; застосування міжпредметних зв'язків тощо.

Ці компоненти є складовими такого поняття, як активна історико-краєзнавча компетенція, під якою слід розуміти сформованість системи історико-краєзнавчих знань (володіння працівником сфери туризму суттєвою інформацією в галузі історії рідного краю), в результаті яких відбуваються помітні зрушення у мотиваційній та емоційно-вольовій сферах, що викликає прагнення займатися інтенсивніше щодо свого професійного зростання, глибше усвідомлювати історію та культуру рідного краю, формувати вміння донести ці відомості до туристів, тобто якості, що формують уміння вирішувати завдання розвитку внутрішнього культурно-пізнавального туризму з використанням культурно-історичних цінностей краю.

Для реалізації мети навчання нами був розроблений спеціальний курс «Історичне краєзнавство». Щоб визначити стан підготовки респондентів (студенти факультету менеджменту ЛА НАУ, які навчаються за спеціальністю «Туризм»), їх знання історії краю, ставлення до історичного краєзнавства, були розроблені наступні діагностичні засоби:

1. Комплекс завдань пошукового характеру до практичних занять та інших форм роботи.
2. Діагностичний тест.
3. Програма інтерв'ю, анкети.
4. Альтернативна тематика та завдання до рефератів.
5. Тематика та завдання до дослідницьких робіт у рамках функціонування дискусійно-краєзнавчого гуртка з історії України та української культури «Україна більша за життя».
6. Евристична програма (картосхема) накопичення інформації про респондентів.

Зміст дослідно-експериментальної роботи був реалізований під час лекційних та практичних занять, а також під час проведення засідань гуртка. Заняття проводились на експозиційно-фондовій базі Музейного комплексу історичного краєзнавства ЛА НАУ.

У спецкурсі «Історичне краєзнавство» були реалізовані принципи історичного краєзнавства: принцип збирання історичних цінностей регіону з урахуванням його соціально-економічних та національних особливостей; принцип виявлення нових явищ у житті краю через аналіз та узагальнення подій

останніх років в історії краю; принцип активного збереження особливостей історичного минулого краю, послідовного розвитку та використання цих цінностей.

Важливе місце у спецкурсі «Історичне краєзнавство» відводиться екскурсіям. Студенти відвідують історичні, краєзнавчі, мистецькі експозиції обласних музеїв, проводяться оглядові екскурсії містом, що дозволяє переконливо реалізувати всі функції спецкурсу, вплинути на розвиток у здобувачів освіти інтересу до історичних цінностей краю, викликати позитивні емоції.

Першим блоком екскурсійних занять є історико-археологічна експозиція Кіровоградського обласного краєзнавчого музею, заповідник-музей «Хутір Надія» та меморіальний музей М. Л. Кропивницького.

Другий блок екскурсійних занять пов'язаний із екскурсіями-прогулянками містом.

Третій екскурсійний блок складають екскурсії до обласного художнього музею, художньо-меморіального музею імені О. О. Осмьоркіна, музею Генріха Нейгауза, літературно-меморіального музею Івана Карпенка-Карого та музею музичної культури імені Кароля Шимановського.

Змістовими показниками, що використовувалися для розподілу студентів за групами (байдужі, допитливі, зацікавлені, захоплені) були такі стандартизовані характеристики:

Байдужі. Індиферентне ставлення до історії рідного краю, розвитку туризму в місті і до самої туристської діяльності в цілому. Формальне ставлення до навчальних та творчо-пошукових завдань з історичного краєзнавства.

Допитливі. Позитивне ставлення до занять з історичного краєзнавства. Вибіркова та епізодична інтелектуально-пізнавальна активність, спрямована на вивчення історії краю. Наявність розуміння того, що дефіцит знань з історії рідного краю є неприпустимим.

Зацікавлені. Вияв стійкого інтересу до спецкурсу «Історичне краєзнавство», до навчальних занять. Прояв активно-діяльного ставлення до історії краю, ініціатива у пошуку історико-краєзнавчої літератури та її читання. Вияв ініціативи та елементів творчості під час туристської екскурсії.

Захоплені. Прояв стійкого бажання дізнатися якнайбільше з історії краю. Тверде самовизначення щодо обраної професії, відмінні знання, широка ерудиція.

Аналіз творчих робіт, підготовлених здобувачами освіти на початку вивчення н/д «Історія та культура України» показав, що 11% респондентів поставилися до виконання цього завдання надзвичайно формально. У 89% творів надається лише перелік визначних пам'яток, відсутній їх опис, є лише особисте ставлення до них.

З метою уточнення правильності розподілу студентів за групами використовувалися додатково діагностичні засоби: «Діагностичний тест» та «Інтерв'ю».

За результатами тестування та інтерв'ювання із загальної кількості респондентів байдужість до вивчення історії рідного краю показали 8%; 10%

продемонстрували допитливість; 78% виявили зацікавленість (показну – 42%, епізодичну – 36), а кількість опитаних, які показали професійний інтерес, склала 4%. Отримані факти свідчать про те, що у 18% студентів спостерігався невеликий інтерес до історії краю. Переважна кількість студентів продемонстрували зацікавленість до проблеми культурно-пізнавального туризму. Активність, спрямована на вивчення історії краю, у них була, зазвичай, вибіркова. Найвищий рівень – професійна потреба у вивченні місцевої історії у студентів була на рівні 4-х відсотків.

Тест, в основному, підтвердив діагностичні результати творчих завдань. Проведені діагностичні процедури дозволили розподілити студентів за групами наступним чином: захоплених – 4%; зацікавлених – 78%, допитливих – 10%, байдужих – 8%.

Ці стартові діагностичні дані були занесені в евристичну програму вивчення процесу накопичення історико-краєзнавчої інформації у майбутніх працівників туристичних фірм і екскурсиводів та формування у них відповідної компетенції. У подальшому в програмі фіксувалася інша інформація, що відображала зміни у тезаурусі, у поведінкових реакціях та мотивах, інтересах та потребах респондентів, у їх емоційно-вольовій сфері. Фактичні дані були потрібні з метою проведення соціально-педагогічних порівнянь для рубіжних і підсумкових оцінок.

Наприкінці наступного етапу навчання, коли був начитаний курс лекцій з історії та культури України, а також у його рамках спецкурс з історичного краєзнавства, проведені засідання дискусійно-краєзнавчого гуртка, респонденти отримали нове завдання – підготувати реферат на тему «Впровадження знань історії краю у мою професійну діяльність».

Результат виявився таким: 31% опитаних поставилися до цієї роботи досить відповідально та з елементами творчості; 60% поглибили у своїх рефератах аналіз визначних пам'яток краю, використавши перший твір; 9% описували творчу роботу в рамках участі у краєзнавчому гуртку.

Не даючи докладних характеристик респондентам, надаємо узагальнені результати підсумкового заміру. Число студентів, які індивідуально ставляться до історичного краєзнавства, зменшилося до 4%; 16% склали опитані, які показали професійний інтерес. В останньому випадку має місце збільшення у чотири рази в порівнянні з результатами стартового заміру.

Кількість респондентів, які виявили зацікавленість до проблеми, що вивчається, склала 66% (54% респондентів піднялися на рівень епізодичної зацікавленості до вивчення місцевої історії; показна зацікавленість зменшилася до 12%). А кількість здобувачів освіти, які продемонстрували допитливість склала 14% порівняно з початковими 10%.

Отримані дані аналізу рефератів, результати «Діагностичного тесту», інтерв'ювання та семантико-педагогічного аналізу дозволили констатувати, що захоплених стало – 16%, тих, хто цікавиться – 66%, допитливих – 14%, байдужих – 4%.

В результаті вирішення поставлених у цьому дослідженні завдань можна зробити наступні **висновки**.

1. В умовах розвитку сучасної моделі туризму однією з головних проблем є необхідність формування активної історико-краєзнавчої компетенції.
2. Як показали результати експерименту застосування в процесі навчання матеріалів краєзнавчого характеру дає підстави констатувати наступне: матеріал історичного краєзнавства забезпечує більш активну взаємодію в системі «викладач – студент»; стимулює навчально-пізнавальну активність здобувачів освіти; розвиває професійний світогляд та культуру; активізує процес професійної самоосвіти; сприяє формуванню активної історико-краєзнавчої компетенції.
3. Якісні та кількісні результати дослідно-експериментальної роботи довели продуктивність і достовірність гіпотези: якщо заняття насичені цінностями історії краю, то інтерес майбутніх працівників сфери туризму до місцевої історії зростає. Відбуваються помітні зрушення в мотиваційній (байдужість поступається місцем допитливості, інтересу і потребі) та емоційно-вольовій сферах здобувачів вищої освіти, що викликає прагнення займатися інтенсивніше своїм професійним зростанням, глибше осмислювати історію і культуру рідного краю, формувати вміння донести ці знання до туристів.
4. У дослідженні розкриті центральні принципи історичного краєзнавства, якими є: принцип збирання історичних та культурних цінностей регіону з урахуванням його соціально-економічних та національних особливостей; принцип виявлення нових цінностей через аналіз та узагальнення місцевого культурного та історичного досвіду; принцип активного збереження особливостей історико-краєзнавчої культури регіону та наступності розвитку і використання цих цінностей.

Список використаних джерел:

1. Бабкова С. В., Обозний В.В. Освітня стратегія розвитку регіонального туризму. *Управління освітою*. 2018. № 9. С. 24-33.
2. Білецький М., Котик Л. Територіальні відмінності розвитку екскурсійного туризму в Україні. *Сучасні вектори розвитку туризму: тенденції та перспективи країн Європейського регіону: міжнародна монографія* (колектив авторів за заг. ред. Л. Заставецької). Тернопіль: Вид. центр ТНПУ. 2020. С. 38-74.
3. Горб К. М., Корнєв М. В., Бойко З. В. Краєзнавчі ресурси туризму: сутність, складові, групи та блоки. *Агросвіт*. 2019. № 6. С. 15-19.
4. Історичне краєзнавство. Напрями та методи історико-краєзнавчих досліджень: курс лекцій / В. С. Голубко, А. В. Середяк, Р.Я. Генєга та ін. Львів: ЛНУ імені Івана Франка. 2011. 304 с.
5. Кампов Н. С., Касинець О. В., Щур І. Ф. Навчально-тематичні екскурсії та їх роль у професійному становленні майбутніх фахівців туризму. *Науковий*

- вісник Мукачівського державного університету. Серія «Педагогіка та психологія». 2019. Випуск 2 (10). С. 78-80.
6. Лазня Д. Ю., Павленко В. С. Краєзнавство як основа для проведення екскурсій. *Індустрія туризму та гостинності: досвід, проблеми, перспективи: матеріали III Міжнародної науково-практичної конференції (м. Суми, 14–15 квітня 2021)*. Суми: ФОП Цьома С. П. 2021. 188 с. (С. 44-47).
 7. Обозний Василь. Краєзнавство і дитячо-юнацький туризм як основа появи нових видів самодіяльного і становлення галузевого туризму. *Фізичне виховання, спорт і туристсько-краєзнавча робота в закладах освіти: Збірник наукових праць. Додаток до вісника ДВНЗ «Переяслав-Хмельницький ДПУ імені Григорія Сковороди»*. Переяслав-Хмельницький. 2017. С. 239–244.
 8. Півень О. П. Краєзнавство і туризм в системі навчально-виховної роботи студентської молоді. *Молодий вчений*. 2018. № 5 (57). С. 415-418.
 9. Романько І. І. Виховання громадянина-патріота засобами краєзнавства (з досвіду КЛА НАУ). *Між Бугом і Дніпром. Науково-краєзнавчий вісник Центральної України*. Випуск VI. Кропивницький: Центрально-Українське видавництво. 2016. С. 94-105.
 10. Романько І. І. Екскурсійно-краєзнавчий напрямок діяльності музейного комплексу Льотної академії Національного авіаційного університету. *Теоретичні і прикладні напрямки розвитку туризму та рекреації в регіонах України: матеріали VII Міжнародної науково-практичної конференції, присвяченої 70-річчю утворення Льотної академії НАУ (м. Кропивницький, 1–2 квітня 2021 р.)*: збірник наукових праць / за заг. ред. О.В. Колотухи. Дніпро: Середняк Т. К. 2021. 506 с. (С. 38-43).
 11. Романько І. І. Краєзнавчий аспект в історичній освіті України (з досвіду роботи музейного комплексу історичного краєзнавства Льотної академії НАУ). *Актуальні питання лінгвістики, професійної лінгводидактики, психології і педагогіки вищої школи: матеріали IV Міжнародної науково-практичної конференції, м. Полтава, 7-8 листопада 2019 р.* Полтава: Українська медична стоматологічна академія. 2019. С. 24.
 12. Романько І. І. Музей живої історії як осередок виховання громадянина-патріота. *Історико-культурна спадщина: збереження, доступ, використання: збірник матеріалів II Міжнародної науково-практичної конференції, м. Київ, 23–24 листопада 2017 року*. Київ: Національний авіаційний університет. 2017. С. 110-114.
 13. Романько І. І. Музейна експозиція в Кіровоградській льотній академії як об'єкт краєзнавчо-освітньої діяльності. *Між Бугом і Дніпром. Науково-краєзнавчий вісник Центральної України*. Випуск V. Кропивницький: Центрально-Українське видавництво. 2016. С. 195-205.
 14. Романько І. І. Музей у вищому навчальному закладі як осередок збереження та популяризації культурної спадщини краю (з досвіду Льотної академії НАУ). *Наукові записки. Серія: Історичні науки*. Випуск 23. Кропивницький: РВВ ЦДПУ ім. В. Винниченка. 2018. С. 159-166.
 15. Рутинський М. Й. Туристичне краєзнавство: об'єкт-предметна націленість, актуальні теоретичні та прикладні завдання розвитку. *Вісник Львівського інституту економіки і туризму*. 2020. №15. С. 40-54.

Комунальний заклад «Полтавський обласний центр національно-патріотичного виховання, туризму і краєзнавства учнівської молоді Полтавської обласної ради»

Можливості закладу позашкільної освіти туристсько-краєзнавчого профілю щодо сприяння розвитку туризму у мікрорегіоні

У статті узагальнено досвід дослідження вихованцями Комунального закладу «Полтавський обласний центр національно-патріотичного виховання, туризму і краєзнавства учнівської молоді Полтавської обласної ради» під керівництвом педагогів рекреаційного потенціалу мікрорегіонів (районів, територіальних громад), співпраці у цьому з органами влади та зацікавленими організаціями. Автор робить висновок, що такі дослідження спроможні реально сприяти розвитку туризму.

***Ключові слова:** рекреаційний потенціал, учнівська молодь, туристсько-краєзнавчий напрям позашкільної освіти.*

Kopylets E. Possibilities of out-of-school education institution of tourist and local lore profile to assist to development of tourism in the micro-region. *The article summarizes the experience of Municipal institution «Poltava Regional Center of National-Patriotic Education, Tourism and Local Lore of Youth Student of Poltava Regional Council» under the guidance of teachers of recreational potential of micro-regions (districts, territorial communities), cooperation with authorities and interested organizations. An author draws conclusion, that such researches are able really to assist to development of tourism.*

***Keywords:** recreational potential, youth student, tourist and local lore direction of out-of-school education.*

Постановка проблеми. До усталених напрямів краєзнавчо-дослідницької роботи у Комунальному закладі «Полтавський обласний центр національно-патріотичного виховання, туризму і краєзнавства учнівської молоді Полтавської обласної ради» належить вивчення рекреаційного потенціалу Полтавщини. Не піддаючи детальному аналізу сутнісно-змістові нюанси між термінами «рекреаційний потенціал», «туристсько-рекреаційний потенціал» та їхніми аналогами, відзначимо, що, на нашу думку, головним є те, що у відповідних дефініціях потенціалу зазвичай ідеться про сукупність природної, історико-культурної та соціально-економічної складових. Водночас адміністративно-територіальна реформа підштовхнула як керівництво громад, так і підприємців до усвідомлення, що розвиток туризму в громаді спроможний стати вагомим чинником її добробуту. Таким чином, перспективним напрямом

дослідження є з'ясування можливостей закладу позашкільної освіти туристсько-краєзнавчого профілю у сприянні розвитку туризму в мікрорегіоні.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Актуальність означеної проблеми виразно ілюструється зростанням кількості досліджень, спрямованих на вивчення перспектив розвитку туризму у мікрорегіонах, насамперед, у територіальних громадах. Зокрема, лише на III Міжнародній науково-практичній конференції «Індустрія туризму та гостинності: досвід, проблеми, перспективи» (Суми, 14-15 квітня 2021 р.) було представлено 4 таких дослідження [4]. Окрім наукових заходів міжнародного масштабу, проблему піднімають і на регіональному рівні; прикладом може служити науковий семінар «Глобалізаційні процеси: сучасні виклики для територіальних громад» (Умань, 18-19 листопада 2021 р.). З іншого боку, раніше ми привертали увагу до педагогічної доцільності комплексного дослідження учнівською молоддю рекреаційного потенціалу мікрорегіону [10].

Мета дослідження – узагальнення досвіду участі фахівців та вихованців Комунального закладу «Полтавський обласний центр національно-патріотичного виховання, туризму і краєзнавства учнівської молоді Полтавської обласної ради» (далі – Центр) у заходах, спроможних позитивно вплинути на розвиток туризму у мікрорегіоні.

Виклад основного матеріалу. Розроблення означеної проблематики було розпочате нами 8 років тому. Група вихованців гуртків географічного та екологічного краєзнавства Центру у 2014, 2015 та 2017 рр. брала участь у комплексних краєзнавчих експедиціях до м. Кобеляк та Кобеляцького району Полтавської області. Спершу характеристика рекреаційного потенціалу району не була експедиційним завданням. Воно логічно виплило з послідовного вивчення як відповідних ресурсів, так і практики їхнього використання.

Готуючись до експедицій, гуртківці опрацювали краєзнавчу літературу, у тому числі туристські буклети та путівники, інформацію туристського змісту на сайтах районної державної адміністрації та районної ради. Участь в експедиціях дала їм змогу оцінити сприятливість природних умов та транспортного сполучення для організації в районі оздоровлення та відпочинку.

Ознайомлення учасників експедицій із експозиціями місцевих музеїв, надто ж візити до Кобеляцького районного музею літератури та мистецтва імені Олексія Кулика, дало їм змогу пересвідчитися, що експозиції оновлюються відповідно до стрімкого переосмислення історичного минулого, але на заваді цьому стоїть брак фінансування; путівники по двох із трьох музеїв потребують докорінної переробки. Це підготувало гуртківців до розгляду музеїв як історико-культурних рекреаційних ресурсів. Негативний досвід поїздки до літературно-меморіального музею Олеса Гончара в с. Сухому (єдиний рейс на добу маломісткого автобуса «Кобеляки – Кременчук») також згодом став у пригоді для характеристики рекреаційного потенціалу району.

Дослідження юними краєзнавцями різних аспектів розвитку млинарства у Кобеляках торкнулося і Свята млина, яке відзначається тут щороку з 2011 р. I

якщо спершу учасники експедицій намагалися охарактеризувати це унікальне дійство [11], то згодом уже цілеспрямовано розмірковували над чинниками, які шкодять його привабливості для широких мас туристів: спрямованість на аудиторію поважного віку та спілкування знайомих між собою, обмаль розваг – особливо активних, відсутність налагодженої торгівлі продовольчими товарами та сувенірами, погано організована реклама [13].

Готуючись до чергової експедиції, гуртківці проаналізували туристські маршрути на сайті Кобеляцької районної державної адміністрації та сформулювали низку зауважень до логіки планування деяких із цих маршрутів і до повноти їхніх описів: не всі маршрути належним чином розподіляють час на ознайомлення з об'єктами – час на дорогу до об'єкта і назад може перевищувати тривалість екскурсії; є приклади, коли маршрут включає у себе геть різномірні об'єкти та водночас охоплює не всі об'єкти основної тематики тощо [12].

Дослідження умов для розвитку екологічного туризму в регіональному ландшафтному парку «Нижньоворсклянський» (експедиція 2017 р.) додало повноти уявленням вихованців про рекреаційні ресурси Кобеляччини та ознайомило їх із управлінським механізмом розвитку туризму. Голова Кобеляцької районної ради з начальником відділу нормативно-правового, інформаційно-аналітичного забезпечення діяльності ради та управління майном розповіли учасникам експедиції про проєкт «Створення еколого-натуралістичного парку як експериментально-дослідницького центру з метою розробки інноваційної моделі екологічної освіти та забезпечення умов реалізації екологічного туризму в Кобеляцькому районі», який переміг на обласному конкурсі проєктів розвитку територіальних громад, та про механізм його затвердження і реалізації.

Презентації результатів експедицій (2 фотовиставки, 4 тематичні книжково-ілюстративні виставки з матеріалами регіональних та всеукраїнських конференцій учнівської молоді, де було використано зібраний матеріал) у Кобеляцькому районному музеї літератури та мистецтва імені Олексія Кулика, Полтавській обласній універсальній науковій бібліотеці імені І. П. Котляревського також можна інтерпретувати в контексті нашої проблеми, оскільки вони популяризували рекреаційні ресурси Кобеляччини. Крім цього, за підсумками експедицій їхні учасники за допомогою керівників груп сформулювали низку рекомендацій щодо оптимізації використання рекреаційного потенціалу району, які були передані до Кобеляцької районної ради.

Із 2019 р. розпочалися комплексні краєзнавчі експедиції вихованців гуртків географічного, геоекологічного та екологічного краєзнавства до Диканського району – території, яку щороку відвідують десятки тисяч туристів. Одним із експедиційних завдань було дослідження стану та перспектив розвитку туризму в краї. Гуртківці порівнювали інформацію з офіційних документів, туристичних путівників із тим, що дізнавалися під час експедицій. Завдяки цьому було виявлено низку суперечностей у розвитку туризму. Наприклад, з'ясували, що упродовж 2018 р. історико-краєзнавчий музей імені

Д. М. Гармаша та організаційно-масові заходи, організовані працівниками музею, відвідало 9 511 осіб, за січень-вересень 2019 р. – 4 757 осіб. Але на території музею була відсутня вбиральня (!). У Програмі економічного і соціального розвитку Диканського району на 2020 рік цю проблему пропонували розв'язати шляхом капітального ремонту вбиральні, розташованої за 50 м від музею, але справа з місця так і не зрушила.

Відвідавши регіональний ландшафтний парк «Диканський», учасники експедиції дізналися, що його фінансування упродовж кількох років було незадовільним. У березні 2017 р. районна рада ухвалила рішення взагалі припинити фінансування дирекції ландшафтного парку, оскільки бюджетний кодекс екологічних відрахувань на районний рівень не надає. Зрештою до числа засновників парку увійшла Полтавська обласна рада. Та повноцінне фінансування парку відновлюється лише у другому півріччі 2019 р.

Як засвідчило безпосереднє ознайомлення з туристичною Диканщиною, в районі не було створено комунального закладу з організації і управління туристичною мережею, у селищі бракувало належної інфраструктури та дорожніх показників до об'єктів культурної спадщини.

Узагальнені матеріали щодо стану розвитку туризму на Диканщині та перспектив його розвитку були презентовані на конференціях учнівської молоді різного рівня та опубліковані [7; 8]. Конструктивним внеском юних краєзнавців у розвиток туризму стала апробація маршруту екологічної стежки «Заповідна Диканщина» (її облаштування вони відстежували під час неодноразових відвідин РЛП «Диканський») та пропозиції щодо використання як туристських локацій низки історико-культурних пам'яток краю [5; 6].

У 2020 р. фахівці та вихованці Центру були запрошені на тестування нового пішохідного туристсько-краєзнавчого маршруту Мачухівською громадою Полтавського району. Директор Мачухівського краєзнавчого музею, кандидат історичних наук А. В. Гейко ознайомив учасників мандрівки з віхами історії 400-літнього села Мачухи, археологічними, історичними, природничими пам'ятками його околиць. Поза увагою краєзнавців не залишилися ні один із найбільших на Полтавщині Тарановоярський курганний могильник скіфського часу, ні пам'ятник родині П'ятаків – моторошне нагадування про Голодомор 1932–1933 рр. Окремі локації на маршруті особисто презентував голова Мачухівської громади В. В. Білокінь. На завершення мандрівки учасники та організатори за столом із частунком обговорили досягнення та перспективи розвитку туризму в громаді. «Першопрохідці» нового маршруту отримали відзнаки та подарунки від господарів.

У 2021 р. за ініціативою директора підпорядкованої Новоселівській сільській раді Комунальної установи «Агенція місцевого розвитку територіальних громад Полтавського району» Ю. А. Попової вихованці Центру під нашим керівництвом розпочали досліджувати стан та перспективи розвитку туризму у Новоселівській громаді Полтавського району. Зокрема, ними було проаналізовано Комплексну програму розвитку культури, молодіжної політики, спорту, туризму, збереження та охорони культурної спадщини Новоселівської

сільської ради на 2021–2025 роки та проєкт Плану інтерпретації культурної спадщини Новоселівської територіальної громади на період до 2027 року (автора було залучено до розробки проєкту Плану).

Юні краєзнавці акцентували на необхідності виокремити з-поміж усіх напрямів розвитку туризму в громаді, окреслених документами сільської ради, ті, які є найперспективнішими, вказали на деякі можливі ризики, пов'язані з розвитком туризму. Проміжні результати досліджень було презентовано на обласній краєзнавчій конференції учнівської молоді «Полтавщина – земля моя свята» (Полтава, листопад 2021 р.) [1], Всеукраїнській історико-краєзнавчій конференції учнівської молоді «Державотворчі процеси в Україні: через віки у XXI століття» (Черкаси, квітень 2022 р.) [2], XXV науковій конференції здобувачів вищої освіти факультету історії та географії Полтавського національного педагогічного університету імені В. Г. Короленка (Полтава, квітень 2022 р.) [3].

Висновки. Як ми зазначали раніше, інтегровані краєзнавчі дослідження, до яких належить і дослідження рекреаційного потенціалу регіону, є сприятливими для цілісного осягнення вихованцями дійсності. Вони позитивно впливають на формування ключових компетентностей учнівської молоді, оскільки до їхніх основних ознак належать, зокрема, надпредметність та міждисциплінарність. Саме мікрорегіон є оптимальним за розмірами для комплексного дослідження учнівською молоддю рекреаційного потенціалу. Юні краєзнавці спроможні оцінити багатство та привабливість природних та історико-культурних об'єктів мікрорегіону, зручність транспортного сполучення та побутових умов безпосередньо, не лише через призму інформаційних джерел [10].

Водночас наведені вище факти переконливо свідчать, що такі дослідження спроможні реально прислужитися розвитку туризму. Практики наголошують, що співпраця із закладами освіти важлива на різних етапах розвитку туризму в громаді – від створення ініціативної групи до розробки плану дій на конкретний період [9]. Якщо ж це ще й потужний заклад освіти туристсько-краєзнавчого профілю, значущість співпраці не потребує додаткової аргументації.

Список використаних джерел:

1. Богомаз Е., Щолокова В. Перспективи розвитку туризму в Новоселівській територіальній громаді. *Полтавщина – земля моя свята*. Збірник кращих матеріалів XII обласної краєзнавчої конференції учнівської молоді. Полтава: ТОВ «Фірма «Техсервіс», 2021. С. 67–69.
2. Богомаз Е., Щолокова В. Розвиток туризму в Новоселівській територіальній громаді Полтавського району Полтавської області: здобутки і перспективи. *Збірник тез VII Всеукраїнської історико-краєзнавчої конференції учнівської молоді «Державотворчі процеси в Україні: через віки у XXI століття»*. Черкаси, 2022. С. 337–339.
3. Богомаз Е., Щолокова В. Стан та перспективні напрями розвитку туризму у

- Новоселівській територіальній громаді Полтавського району Полтавської області. *Збірник матеріалів XXV наукової конференції здобувачів вищої освіти факультету історії та географії, квітень 2022 р.* Полтава: ІВЦ ПНПУ, 2022. С. 207–210.
4. *Індустрія туризму та гостинності: досвід, проблеми, перспективи: матеріали III Міжнародної науково-практичної конференції (м. Суми, 14–15 квітня 2021 р.)*. ФОП Цьома С. П., 2021. 188 с.
 5. Карнаух В. Історико-культурні пам'ятки та туризм на Диканщині. *Збірник тез пошуково-дослідницьких робіт V Всеукраїнської історико-краєзнавчої конференції учнівської молоді «Державотворчі процеси в Україні: через віки у XXI століття»*. Черкаси: Вид. Чабаненко Ю. А., 2020. С. 453–454.
 6. Карнаух В. Нереалізований потенціал історико-культурних пам'яток та перспективи розвитку туризму на Диканщині. *XV Всеукраїнська філософська історико-краєзнавча конференція учнівської молоді «Пізнай себе, свій рід, свій нарід»* : тези наук.-досл. робіт. Харків, 2021. С. 144.
 7. Карнаух В. Розвиток туризму на Диканщині. *XIV Всеукраїнська філософська історико-краєзнавча конференція учнівської молоді «Пізнай себе, свій рід, свій нарід»* : тези наук.-досл. робіт. Харків, 2020. С. 144–146.
 8. Карнаух В., Лобко Б. Стан розвитку туризму на Диканщині. *Полтавщина – земля моя свята*. Збірник кращих матеріалів XI обласної краєзнавчої конференції учнівської молоді. Полтава: ТОВ «Фірма «Техсервіс», 2021. С. 203–206.
 9. Коваль О. П'ять кроків для розвитку туризму в громаді. URL: <https://www.epravda.com.ua/columns/2019/08/1/650132>
 10. Копилець Є. В. Рекреаційний потенціал як об'єкт краєзнавчого дослідження учнівської молоді. *Актуальні проблеми дослідження довкілля*. Збірник наукових праць (за матеріалами VII Міжнародної наукової конференції, присвяченої 80-річчю з дня заснування Ботанічного саду Сумського державного педагогічного університету імені А. С. Макаренка, 12–14 жовтня 2017 р., м. Суми). Суми: ФОП Цьома С. П., 2017. С. 274–276.
 11. Русин О., Носенко В. День млина – унікальне свято на Полтавщині. *IX Всеукраїнська філософська історико-краєзнавча конференція учнівської молоді «Пізнай себе, свій рід, свій нарід»* : тези наук.-досл. робіт. Харків, 2015. С. 267–269.
 12. Сафаров О., Фисуненко К. Проблема оптимізації використання рекреаційного потенціалу Кобеляччини. *X Всеукраїнська філософська історико-краєзнавча конференція учнівської молоді «Пізнай себе, свій рід, свій нарід»* : тези наук.-досл. робіт. Харків, 2016. С. 404–405.
 13. Сафаров О., Фисуненко К. Рекреаційний потенціал Свята млина у Кобеляках Полтавської області. *XI Всеукраїнська філософська історико-краєзнавча конференція учнівської молоді «Пізнай себе, свій рід, свій нарід»* : тези наук.-досл. робіт. Харків, 2017. С. 315–316.

Система підготовка громадських туристських кадрів з числа педагогічних працівників Києва наприкінці ХХ-початку ХХІ століття

У статті висвітлено досвід організації підготовки громадського туристського активу з педагогічних працівників Києва з першої половини 80-х років ХХ століття до наших днів. Визначено елементи системи підготовки, яка включала семінари організаторів туристсько-краєзнавчої роботи в школах, семінари організаторів туристсько-краєзнавчої роботи в районах, міські туристські зльоти вчителів, школу інструкторів шкільного (дитячо-юнацького) туризму, інструкторські походи підвищення кваліфікації. Показано результативність цієї системи для розвитку туристсько-краєзнавчої роботи в навчальних закладах міста.

Ключові слова: дитячий туризм, Київ, похід, інструктор дитячого туризму.

O. Matyushkov. The system of training public tourism personnel from among the pedagogical workers of Kyiv in the late XX-early XXI century. *The article shows the experience of organizing the training of public tourism personnel among pedagogical workers of Kyiv from the first half of the 80s of the twentieth century to the present day. The elements of the training system were determined, which included seminars of organizers of tourist and local history work in schools, seminars of organizers of tourist and local history work in districts, city tourist gatherings of teachers, school of instructors for children and youth tourism etc. The effectiveness of this system for the development of tourism and local history work in educational institutions of the city is shown.*

Key words: children's tourism, Kyiv, hiking, children's tourism instructor.

Вступ. Одним з важливих елементів організації туристсько-краєзнавчої роботи в школі є формування системи підготовки громадських туристських кадрів з числа педагогічних працівників. Саме наявність кваліфікованих інструкторів, організаторів туристської роботи забезпечує не лише підйом масовості туристської роботи, але й поступове зростання туристської майстерності, складності походів з учнями, а також забезпечення життя і здоров'я учасників туристських походів та змагань. На початку 80-х років минулого сторіччя органами освіти велика увага приділялась туристсько-краєзнавчій роботі. В м. Києві наприкінці ХХ століття була сформована дієва система такої роботи, досвід діяльності якої може бути корисним і в сучасних умовах.

Питання підготовки кадрів для організації туристсько-краєзнавчої роботи з учнівською молоддю в різні роки досліджували В. Зігунов, І. Зігунова,

О. Колотуха, А. Конох, Ю. Константинов, М. Косило, О. Наровлянський, О. Остапеч-Свешніков ті інші. Однак досвід організації цієї роботи в м. Києві в зазначений період не був предметом висвітлення та аналізу.

Метою статті є висвітлення досвіду діяльності системи підготовки кадрів педагогічних працівників для організації туристської роботи в навчальних закладах м. Києва.

Виклад основного матеріалу. На початку 80-х років минулого сторіччя органами освіти м. Києва велика увага приділялась туристсько-краєзнавчій роботі. Завдяки всебічній підтримці міського відділу освіти ця робота набула широкого розмаху та системності. Важливим кроком у розвитку цієї роботи став наказ про призначення в школах відповідальних за туристсько-краєзнавчу роботу в навчальному закладі та відповідальних за цю роботу в районах міста в районних Будинках піонерів та школярів. З метою організації їх роботи з 12 по 14 січня 1982 року на базі заміського табору «Каштан» в с. П'ятихатки Київської області був проведений перший семінар відповідальних за туристсько-краєзнавчу роботу шкіл міста Києва. На той час в Києві нараховувалось більше 300 шкіл. Семінар мав великий успіх. У його відкритті взяв участь та виступив з настановами щодо організації туристсько-краєзнавчої роботи з учнівською молоддю міста тодішній начальник міського відділу освіти Анатолій Гимчик. Починаючи з першого семінару участь в ньому начальників міського відділу, а потім управління освіти стала традиційною. Присутність головного освітянина міста Києва став доброю традицією семінару і підкреслювало увагу керівництва освітою до цього напрямку роботи, що сприяло розумінню важливості туристської роботи з боку директорів шкіл. В програму семінару входили теоретичні та практичні заняття з різних напрямків туристсько-краєзнавчої роботи, аналіз стану цієї роботи в районах, пізніше до програми стали включати змагання між командами районів. На деякі семінари разом з керівником виїжджали співробітники міського відділу освіти та керівники всіх районних відділів освіти. На цих семінарах також підводились результати роботи за рік і кращі педагоги нагороджувались відомчими нагородами, відзнаками Київської міської державної адміністрації. Цей семінар проіснував до 2003 року.

У 1981 році за ініціативою Центральної станції юних туристів СРСР було запроваджено звання «Інструктор шкільного туризму», яке увійшло до системи громадських туристських кадрів. Було затверджено навчальну програму підготовки «Інструкторів шкільного туризму», у першу чергу, з числа педагогічних працівників. Наказом № 16 від 21.12.1981 року Федерації туризму Київської міської ради з туризму та екскурсій право підготовки цієї категорії кадрів було надано Київській міській станції юних туристів [1].

На першому семінарі відповідальних за туристсько-краєзнавчу роботу в школах слухачам було повідомлено, що на базі Київської міської станції юних туристів (нині – Київський центр дитячо-юнацького туризму, краєзнавства і військово-патріотичного виховання) з метою поглибленого вивчення всіх напрямів туристсько-краєзнавчої роботи, надання фахової допомоги

відповідальним за цю роботу в школах та ведення туристичних гуртків зі школярами з 20 січня 1982 року почне працювати Школа інструкторів шкільного туризму. Ця дата початку роботи Школи інструкторів стала традиційною на багато років і існує донині.

До програми підготовки інструкторів були включені теми з техніки та тактики туризму, орієнтування на місцевості та спортивного орієнтування, топографії, першої домедичної допомоги, вивчення нормативних документів, що регламентують цей напрям роботи. Теоретичні заняття проводилися щочетверга, практичні (здебільшого на місцевості) – по неділях. Після закінчення навчального курсу було заплановано проведення залікового походу третього ступеню складності Східним Кримом.

В ті роки відносного благополуччя і масового ентузіазму на перше заняття прийшло більше 100 педагогів. Попри те, що організатори очікували побачити здебільшого молодих вчителів фізкультури, серед слухачів опинилися люди різного віку, фаху і туристської кваліфікації. Були вчителі математики, фізики, географії, історики, піонервожаті та навіть вчителі музики. Туристська кваліфікація слухачів сягала від абсолютних новачків, які вперше зіткнулися з туризмом, до майстра спорту СРСР зі спортивного туризму.

Через те, що кошторис на проведення залікового походу передбачав участь лише 48 осіб, організатори були вимушені попередити слухачів, що учасники залікового походу будуть визначені за підсумками відвідування теоретичних та практичних занять. Водночас було визначено, що всі, хто не потрапить в заліковий похід, зможуть отримати інструкторське звання шляхом здачі заліку по білетах або написання реферату.

Для проведення походу було сформовано три групи по 15 учасників та керівника – працівника станції юних туристів. До складу кожної групи включали слухачів з трьох-чотирьох районів Києва. Це допомагало вчителям ближче познайомитися на заняттях та в поході, а в подальшому допомагало їм в роботі.

Темами для залікових рефератів вирішено було обрано теми занять відповідно до програми гуртків «Пішохідний туризм» збірки програм туристських гуртків затвердженої Міністерством освіти СРСР. Завдяки цьому рішенню, протягом трьох перших років роботи школи інструкторів слухачами було розроблено конспекти всіх занять 108-годинної програми. Ці розробки стали частиною методичної бібліотеки станції.

За досвідом першого року роботи школи та першого інструкторського походу, з метою розширення можливостей випускників школи з наступного року проводилися залікові походи першої категорії складності за маршрутом Бахчисарай - Чуфут-Кале - Баштанівка - Мангуп-Кале - Багата ущелина - Кокозка - Великий Каньйон - Скельська галявина - Байдарські ворота - Орлине.

Заліковий похід проводився в період весняних шкільних канікул. Залік по білетах та захист рефератів відбувався на початку квітня, після чого слухачі отримували посвідчення встановленої форми. Варто відзначити, що все

навчання та заліковий похід фінансувалися за рахунок коштів міського бюджету, виділених станції юних туристів.

Після закінчення школи слухачі отримували право працювати з туристськими гуртками шкіл, районних Будинків піонерів, Палацу піонерів та школярів міста Києва. Керівники походів туристських груп школярів, які здійснювали спортивні туристські походи та випускалися на маршрути маршрутно-кваліфікаційною комісією станції юних туристів, повинні були обов'язково мати кваліфікацію «Інструктора шкільного туризму».

Після набуття Україною незалежності та у зв'язку з погіршенням економічної ситуації, кількість слухачів Школи суттєво зменшилася, але вона щорічно функціонує й донині. В останні роки кількість слухачів дорівнює 25-30 осіб на рік. Залікові походи проводяться на катамаранах по річці Південний Буг. Заняття в школі та участь в залікових походах стали частково платними.

З 15.06.2002 року Постановою Федерації спортивного туризму України було введено нове Положення про підготовку туристських кадрів. Замість «Інструктора шкільного туризму» з'явилися звання «Організатор спортивного туризму» та «Інструктор дитячо-юнацького туризму» [2], тому Школа почала готувати саме ці категорії громадських туристських кадрів. Усього за роки роботи Школи інструкторів кваліфікацію та посвідчення отримали більше 1700 педагогічних працівників.

За успіхами випускників Школи уважно стежили працівники Київської міської станції юних туристів. Інструктори, які протягом року організували та вели туристичні гуртки в школах, брали з дітьми участь у міських змаганнях, зльотах, отримували можливість підвищити свою фахову та туристську кваліфікацію беручи участь в інструкторських туристських походах, які організувала та значною мірою фінансувала станція юних туристів.

З групами інструкторів шкільного туризму були проведені туристські походи: 1983 рік – по р. Луга в Ленінградській області (I к. с.), 1984 рік – по Онезькому півострову Архангельської області (II к. с.), 1986 рік – по Архангельській області та Карельській АРСР (II к. с.); 1987 рік – по Карелії (II к. с.), 1988 рік – по Хібінським горам Кольського півострова (III к. с.), 1989 рік – по Карелії (II к. с.).

Крім цього комплексу заходів важливе місце в роботі з громадським туристським активом педагогів м. Києва мали туристські зльоти вчителів. Перший туристський зліт вчителів міста Києва був проведений в районі с. Віта-Поштова Київської області в травні 1982 року. П'ять учасників команди що зайняла 1-е місце на Першому зльоті вчителів міста Києва були нагороджені путівками Бюро молодіжного туризму «Супутник» до Польщі, а команди, що зайняли 2-е та 3-є місця, в повному складі автобусом виїхали на Республіканський зліт вчителів Молдавії. Дружні поїздки переможців зльотів вчителів міста Києва на зльоти вчителів Молдавії в подальшому стали доброю традицією та корисним обміном передовим досвідом.

В зльотах брали участь команди вчителів всіх дванадцяти (на той час) районів міста. На свято освітянського туризму збиралося до 200 педагогів. Зльоти вчителів міста Києва проводились до 2014 року.

З 1993 року керівництво Міжнародного центру дитячого та юнацького туризму (таку назву отримала станція юних туристів) почало проводити семінари директорів районних будинків дитячої творчості міста Києва та відповідальних за туристсько-краєзнавчу роботу в районах з метою вивчення досвіду туристської та екскурсійної діяльності. Такі виїзні семінари проходили в різні роки в Закарпатті, Словаччині, Хорватії, Румунії, Австрії, Франції, Росії, Єгипті, Аджарії.

Висновки. Така цілеспрямована та багатогранна робота з великою кількістю педагогічних працівників значно підвищила якість знань гуртківців, кількість та складність походів зі школярами, масовість туристських змагань, забезпечила безаварійність походів та збереження життя та здоров'я дітей. Набуті туристичні та побутові навички допомагають молоді в служінні українському народу та захисту країни від ворога в наші непрості часи.

Список використаних джерел:

1. Фонд музею історії дитячого туризму Київського центру дитячо-юнацького туризму, краєзнавства і військово-патріотичного виховання.
2. Туристські кадри. Інформаційно-методичний збірник. Спеціальний випуск. Нормативні документи з підготовки та атестації кадрів. К.: ФСТУ, 2011. С. 16-37. Режим доступу: https://drive.google.com/file/d/1_KfhLFqh2QkJfcgy0zUtN_25lu2M22wz/view

УДК 371.159,9

Врадії Олена

Комунальний заклад «Кіровоградський обласний центр туризму, краєзнавства та екскурсій учнівської молоді», м. Кропивницький

Психологічний туризм як важливий напрям для розвитку рекреації та профілактики ментального здоров'я

В статті розкриваються проблеми розвитку психологічної сфери туризму з метою залучення більшої кількості людей до активного відпочинку та покращення рекреаційних умов подорожування, щоб запобігти порушень у функціонуванні ментального здоров'я; визначено техніки та методи збереження емоційної зрілості; розглянуто важливість професійної підготовки фахівців задля визначення мотиваційних потреб клієнтів.

Ключові слова: психологічний туризм; психологічна реабілітація; психогігієна; рекреація.

Vradii O. Psychological tourism as an important area for the development of recreation and prevention of mental health. The article reveals the problems of

developing the psychological sphere of tourism in order to attract more people to active recreation and improve recreational travel conditions to prevent disorders in the functioning of mental health; identified techniques and methods of maintaining emotional maturity; the importance of professional training to determine the motivational needs of clients is considered.

Key words: *psychological tourism; psychological rehabilitation; psychohygiene; recreation.*

Постановка проблеми. *Туристична рекреація* займає одну з актуальних форм підтримки психологічного стану різних вікових груп, допомагає у запобіганні ментальних захворювань (депресія, ПТСР, СДВГ і т.п.). Кожного дня людина є дотичною до змін у навколишньому середовищі, серед яких можна окреслити: політичні реформації, високий рівень інформаційного впливу (ЗМІ, Інтернет), навантажений робочий графік, сейсмічні явища, які викликають стан невдоволення чи фрустрації. У сенсі вирішення таких проблем, туризм несе в собі психотерапевтичну цінність, забезпечуючи можливість залучатися до нових маршрутів або груп осіб, які об'єднані бажанням подорожувати, обираючи певні локації та вид дозвілля, залежно від внутрішніх запитів відпочинку. Особистість має змогу оволодіти техніками медитації (зниження рівня напруги), правильного дихання (опановування емоційних виплесків), комунікативних навичок (під час спільних тренінгів); віднайти гармонію, отримуючи певні фізичні навантаження та насичення враженнями від захоплюючих краєвидів.

Сфера туризму, як одна з перспективних економічних галузей, потребує висококваліфікованих працівників з відповідним рівнем загальної культури та екологічної свідомості, здатних до творчого мислення, розв'язання складних завдань і проблем, що потребують оновлення та інтеграції знань.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Аспекти розвитку психологічного туризму спостерігаються в працях таких науковців як: А.І. Мітракова та І.П. Подмаркова.

Проблему психологічного напрямку туризму в Україні почали вивчати нещодавно. Серед українських дослідників можна назвати таких як Гуцуляк Н. та Чабан М. Більш ґрунтовно цей напрям досліджували іноземні науковці, а саме: Алієва В., Бурак Л., Вілліаміра М., Вірді Р., Дьяченко М., Дугельна Т., Дункер К., Ланберг О., Малкіна-Пих І., Манілова І., Паталкова М., Столярчук Є., Тріані А.

Психологічний туризм передбачає не просто об'єднання туризму (подорожі й пізнання) з психологічною роботою через психотехнології, соціально-психологічні тренінги, психотерапію і консультування, але й вибудовування цілісного контекстного простору, в якому особистісний та груповий розвиток обумовлений впливом на нього соціокультурних і природних чинників середовища.

Метою статті є усвідомлення важливих кроків в сфері розвитку психологічного туризму, а саме:

- вироблення навичок щодо залучення суспільства до психологічної туристичної діяльності незалежно від вікової групи;
- модернізація та розширення інноваційних підходів для якісного забезпечення передачі знань у сфері психологічного туризму, ментального здоров'я та розвитку рекреаційного потенціалу.

Виклад основного матеріалу. Психологія туризму, вважає український психолог О.М. Лукашевич, вивчає соціально-психологічні феномени в туризмі, їх вияв та формування в особистості туриста, туристській діяльності. При цьому, об'єктом вивчення є туризм як соціальний інститут; туристська діяльність як соціальний процес; особистість туриста з характерними їй психічними властивостями; туристська група як різновид соціальної групи та психологічні особливості управління сферою туризму. З точки зору психології туризму, предметом її вивчення є турист – індивід з притаманними йому психологічними характеристиками та властивостями особистості, а також психологічні особливості туристичної діяльності як однієї з форм активності людини.

Туристська поїздка має в своїй основі мотивацію, яка є одним з найважливіших чинників прийняття рішення про тип відпочинку та пошук туристського спорядження. Мотивація вибору туристської подорожі (час, тривалість, напрямок, вид, витрати, характер діяльності) – характеристика, що впливає на поведінкові ініціативи туриста при плануванні їм вільного часу, придбанні і здійсненні туру. Туристські мотиви – складові елементи системи туристської діяльності, які можна розглядати як визначальні компоненти попиту, основу вибору поїздки та програми відпочинку.

Таким чином, ми можемо виокремити психологічні особливості щодо подальшої ефективності у отриманні професійних знань зі сфери туризму, залучаючи велику кількість людей скористатися можливістю поєднувати їх з плануванням активного відпочинку (рекреацією).

Розглянемо поняття **«турист»** та **«рекреант»**. Згідно з чинним законодавством України: – туристом є «особа, яка здійснює подорож по Україні або до іншої країни з не забороненою законом країни перебування метою на термін від 24 годин до одного року без здійснення будь-якої оплачуваної діяльності та із зобов'язанням залишити країну або місце перебування в зазначений термін» [3]; – рекреантом є «особа, яка відновлює у визначених згідно із законодавством місцях природно-заповідних територій та об'єктів свої розумові, духовні і фізичні сили» [10]. Застосування цих двох понять зумовлене конкретною ситуацією. Якщо, наприклад, людина відпочиває в курортно-оздоровчому комплексі, то вона скоріше належить до категорії «рекреант». Але поняття «турист» так само передбачає користування засобами розміщення, підприємствами харчування. В обох випадках людина залишає своє постійне місце проживання на деякий час. Зазвичай, людей, що подорожують з одного місця в інше, пішки чи використовуючи певний вид транспорту, організовано чи самостійно, називають туристами. Але подорож – це також відпочинок. Туристи

отримують позитивні емоції, та як наслідок, відновлюють свою життєву енергію, оздоровлюються, тому тут також присутній певний елемент рекреації. На підставі дослідження понять «потенціал», «ресурси», «рекреація», «туризм», «рекреант» та «турист», варто перейти до аналізу сутності та сенсу поняття «туристично-рекреаційний потенціал».

Вочевидь, що під рекреаційним потенціалом слід розуміти сукупність рекреаційних ресурсів конкретної території на визначену дату, які використовуються або можуть використовуватися для рекреації. Туристичний потенціал підкреслює приналежність потенціалу до сфери туризму, а рекреаційний потенціал сприяє відновленню сил людини в процесі відпочинку. Словосполучення «туристично-рекреаційний» є найбільш довершеним, адже дозволяє об'єднати і рекреаційну діяльність, метою якої є задоволення потреб у відпочинку, і туризм, який включає в себе, окрім задоволення потреб у відпочинку, ще й професійно-ділові цілі. Ресурси, їх розмір, структура, динаміка та баланс джерел формування є важливими чинниками туристично-рекреаційного розвитку регіону.

Види психологічного туризму:

- **екотуризм** дозволяє зануритися в природний світ, пізнати навколишнє середовище, насолодитися її пейзажами і стати її частиною: проживання в наметах в екологічно чистих умовах;
- **культурний відпочинок** передбачає відвідування історичних пам'яток з метою збагачення свого внутрішнього світу;
- **спортивна і екстремальна форми** спрямовані на розвиток у собі нових якостей – впевненості, рішучості, сили духу, а також на боротьбу зі своїми страхами і комплексами – скелелазіння, подорож в гори, рафтинг;
- **рекреаційний вид** створений для максимального розслаблення, що виключає важкі фізичні навантаження, тривалі прогулянки та походи – відпочинок на курорті, поєднаний з проведенням тренінгів.

Сама сутність туризму як мобільної форми споживання і рекреаційної діяльності, оснований на доланні простору, пов'язана з територією, характером середовища в широкому розумінні цього поняття (не тільки природного, а й соціально-культурного та економічного) і є географічною. Тому саме географам належить значний доробок в дослідженнях туризму: відомі праці В.С. Преображенського, Ю.О. Веденіна, І.В. Зорина, М.А. Ананьєва, Н.П. Зачиняєва, Н.С. Фальковича, Є.А. Котлярова та інших дослідників радянських часів, а в Україні – М.П. Крачила.

Туристично-рекреаційній системі притаманні наступні властивості:

- соціальної спрямованості, тобто основне її завдання – забезпечення соціальної комфортності населення шляхом задоволення туристично-рекреаційних потреб;
- проблемної орієнтованості, тобто туристично-рекреаційна система повинна раціонально та ефективно використовувати наявний потенціал та органічно вписуватися у коло вирішення пріоритетних напрямків розвитку регіону та держави в цілому.

Мотивація вибору подорожі в значній мірі залежить від віку і самостійності в прийнятті рішення або можливості впливати на його вибір:

- діти дошкільного віку, подорожують з батьками, рішень самостійно не приймають, але можуть чинити тиск на батьків або осіб, їх супроводжуючих. Концепція відпочинку орієнтована на потреби дитини;

- школярі в основному фінансово залежні, мають обмеженою самостійністю, найчастіше йдуть на відпочинок у складі груп, відрізняються високою допитливістю. Орієнтація на пізнавальний та активний відпочинок;

- молодь, студенти. Як правило, мають достатню освіту, високу вимогливість до задоволення пізнавальних результатів, активного відпочинку, схильні до самостійності, індивідуальним або самодіяльному туризму, комунікабельні, з яскраво вираженими пригодницькими мотивами.

- туристи 25-35 років. Зазвичай сімейні, з малолітніми дітьми, пов'язані необхідністю закріплення свого становища в суспільстві, службовою кар'єрою. На відпочинок виділяють мало часу і коштів, спрямовуючи їх в основному на зміцнення фінансового стану сім'ї;

- туристи 35-50 років. Воліють активний, менш пізнавальний, більш спокійний відпочинок, частіше без дітей і без партнера. Як правило, забезпечені, знають ціну грошам і розвагам. Основний мотив – за свої гроші отримати відмінний відпочинок, адекватний вкладеним коштам і життєвому досвіду;

- туристи від 50 років і старше. За рідкісним винятком, мають відносно слабкі фізичні можливості, схильні до нездужання. Їм показані суттєві кліматичні обмеження. Воліють пізнавальний відпочинок, як правило, поза сезоном, а також опосередковано пов'язаний з лікуванням.

В ідеальному варіанті психологічний туризм – це об'єднання подорожей з відпочинком в нових цікавих місцях через пізнання світу душевних станів.

Вплив туризму на життя місцевого населення може бути як позитивним, так і негативним. До позитивних аспектів слід віднести:

- створення робочих місць;
- збільшення доходів, що веде до підвищення рівня життя місцевого населення;
- прискорення процесу урбанізації, розвиток міських служб, інфраструктури, культурних організацій;
- прискорення соціальних і культурних процесів;
- відродження місцевих культурних цінностей, розвиток народної творчості, традицій, звичаїв, народних ремесел;
- підвищення попиту на сільгосппродукцію і товари місцевого виробництва;
- охорону і відновлення місцевих пам'яток культури;
- розширення природних комплексів;
- підвищення привабливості регіону;
- поживлення місцевого культурного життя.

До негативних аспектів слід віднести:

- поляризацію і комерціалізацію інтересів різних груп населення;
- зростання частки некваліфікованої праці;
- зростання числа відхилень від суспільних норм поведінки (алкоголізм, хуліганство, проституція);
- "ерозію" сім'ї (розлучення, легке ставлення молоді до життя);
- комерціалізацію культури;
- втрату самобутності конкретного туристського спрямування;
- конфлікти між місцевим населенням і туристами.

Негативний вплив туризму може бути викликано насамперед його спонтанністю, відсутністю попередньої підготовки й контролю. У таких умовах місцеве населення не має можливості пристосовуватися до змін.

Існує ряд технік, які активно використовуються під час психологічного туризму. Найпоширенішими з них є:

«Осягнення стихій природи». Споглядання так званих "великих стихій" заспокоює психіку людини. Можна довго дивитися на зоряне небо, на гладь води під час шторму на морі, на вогонь і при цьому не помічати перебігу часу. Споглядання стихій природи знімає тривогу, заспокоює, розслабляє.

«Вечір в темряві». Це коли учасники тренінгу не повинні користуватися ліхтариками і проводять час в абсолютній темряві. Пізніше проводиться обговорення тих почуттів та емоцій, які з'явилися в цей вечір у туристів.

«Ми вчимося спати». Це вміння відчувати радість від «солодкого» сну. А також розповіді та обговорення снів та роздумів на ніч.

«Мовчання». Техніка, що дозволяє слухати природу, не заглушаючи природні звуки розмовами. Спочатку мовчати важко, – хочеться привітатися з кимось, запитати щось, потім настає інтенсивний "внутрішній діалог", а потім починається саме мовчання, можливість зробити паузу в швидкоплинному режимі життя і насолодитися нею. Це одна з найважчих технік, оскільки сучасна людина звикла "базікати". Заземлення дозволяє "злитися" з землею, з камінням, зі скелями. Наприклад, можна ходити босоніж, лягти на землю та слухати камінь.

Техніка «переміщення свідомості». Всі учасники розбиваються на пари, члени кожної пари сідають один навпроти одного. Один з них починає описувати своєму партнерові те, яким чином переміщується фокус його уваги з плином часу. Він намагається вербалізувати все те, що він бачить, відчуває, про що думає, - будь-які зміни в фокусі уваги. По можливості тренер також бере участь у виконанні вправи. Все це розповідається протягом п'яти хвилин, потім члени пари міняються ролями. Після виконання цієї вправи учасників також просять провести кілька хвилин в обговоренні своїх планів на найближче майбутнє, щоб відволіктися від виконання вправи і повернутися до своїх «нормальних» ролей [2].

Всі психологічні методики і техніки є ефективними у сфері туризму. Адже індивідуальна бесіда в кабінеті психолога звісно дає свій результат, але

значно ефективнішим став вихід «за рамки», а отже і нові та нестандартні способи проведення психологічної реабілітації.

Висновки. У подорожі багато людей знаходять необхідний їм час і простір самостійності та відповідальності, гарно спланований відпочинок може виступити збудником та джерелом самореалізації, допомагає зрозуміти себе та іншого. Новий досвід збагачує людину, розширює її розуміння світу, дає можливість реалізувати й осягнути свіжі ідеї чи здобути творче натхнення, уникаючи професійного вигорання [7]. Психологічний туризм базується на дослідженнях природного і культурного аспектів середовища («open-air» формат терапії, де присутній безпосередній контакт особи з природою та культурою «світовими місцями сили»), що залишається невід'ємною частиною у формуванні гармонійного розвитку особистості.

Перспективи подальших досліджень. Ефективний психологічний туризм включає в себе емоційне «перезавантаження», отримання навичок, якісне розслаблення, розкриття свого потенціалу і подолання внутрішніх бар'єрів, саме тому важливо досліджувати мотиваційні інтереси та розуміти феномен соціального запиту у даній сфері, перетворюючи його на фінансово доступний та комфортний спосіб рекреації для кожного громадянина.

Список використаних джерел:

1. Власова О.І. Психологія соціальних здібностей: структура, динаміка, чинники розвитку: монографія. Київ: Київський університет, 2015. 308 с.
2. Горський С. В. Соціологія туризму / Філософія туризму К.: Кондор, 2004. 268 с. // [Електронний ресурс] Режим доступу – [п](#).
3. Кляп М.П., Шандор Ф.Ф. Сучасні різновиди туризму. Київ: Знання, 2011. 334 с.
4. Корнєв М.Н., Коваленко А.Б. Соціальна психологія. Підручник. К., 1995. 304 с.
5. Коваль А.П. Ділове спілкування: Навч. посібник. К.: Либідь, 1992. 280 с.
6. Лозовюк Ю.С. Психологічна готовність фахівців з туризму до професійної діяльності. *Вісник Луганського національного університету ім.Т.Шевченка Серія: Педагогічні науки*. Частина III. 2013. № 18 (277). С.81-86.
7. Перегуда Є.В. Соціологія: навчальний посібник / Є.В. Перегуда та ін. К.: КНУБА, 2012. 140 с.
8. Федорченко В. К., Мініч І.М. Туристський словник-довідник: Навчальний посібник. К.: Дніпро, 2000. 160 с.
9. Філософія і культурологія туризму / Відп. ред. В. С. Пазенок. К.: КІТЕП, 2001. 138 с.
10. Чугасва Н.Ю. Деякі особливості педагогічної творчості у контексті сприяння освітній соціалізації студентів. *Актуальні проблеми психології: зб. наук. пр. Інститут психології ім. Г.С. Костюка НАПН України; за ред. С.Д. Максименка. Т. XII. Психологія творчості. Випуск 15. Ч. 1. Київ, 2012. С. 417-425.*

СЕКЦІЯ 5

Теоретичні, методичні та організаційні основи спортивного туризму та активної рекреації

УДК 796.5(477)

Горбунов Олександр

Федерація спортивного туризму України

Колотуха Олександр

Льотна академія Національного авіаційного університету

До питань розбудови Федерації спортивного туризму України

В статті розглядається система організації туристсько-спортивної діяльності в Україні, організація роботи Федерації спортивного туризму України. Запропонована стратегія розвитку спортивного туризму в Україні та стратегічні напрямки розвитку федерації через законодавчі, організаційні та міжнародні ініціативи, науково-методичне забезпечення та інфраструктурні проєкти.

Ключові слова: спортивний туризм, Федерація спортивного туризму, дитячо-юнацький туризм, студентський туризм, Україна.

Gorbunov O., Kolotukha O. On the issue of building the Federation of Sports Tourism of Ukraine. *The article considers the system of organization of tourist and sports activities in Ukraine, the organization of the Federation of Sports Tourism of Ukraine. The strategy of sports tourism development in Ukraine and strategic directions of the federation development through legislative, organizational and international initiatives, scientific and methodological support and infrastructure projects are offered.*

Key words: sports tourism, Federation of sports tourism, children and youth tourism, student tourism, Ukraine.

Вступ. Федерація спортивного туризму України (ФСТУ) є всеукраїнською громадською, неприбутковою організацією, що створена на основі спільності інтересів громадян України – прихильників спортивного туризму – для реалізації своєї мети і завдань. Федерація поширює свою діяльність на всю територію України, діє відповідно до Конституції, чинного законодавства України, ратифікованих нею міжнародних угод. Основною метою діяльності ФСТУ є сприяння розвитку спортивного туризму в Україні, підвищенню ролі фізичної культури, спорту та туризму у всебічному гармонійному розвитку особистості, зміцненні здоров'я населення, формуванні здорового способу життя, патріотичному вихованню громадян України [1].

Виклад основного матеріалу. ФСТУ – незалежна громадська спортивна організація, що регламентує, контролює, розвиває туристсько-спортивну діяльність та сприяє її здійсненню і поширенню в Україні (рис.1). У своєму складі ФСТУ має комісії з видів туризму та комісії з напрямків діяльності.



Автор: О. Колотуха (2015) [2]

Рис.1. Структура федерації спортивного туризму України

Комісії з видів спортивного туризму ФСТУ мають метою діяльності забезпечення ефективного розвитку відповідного виду спортивного туризму в Україні. На сьогоднішній день у ФСТУ функціонують комісії пішохідного, лижного, гірського, водного, велосипедного, автмото та вітрильного туризму. У січні 2016 року створена комісія комбінованого туризму. На жаль, припинила свою роботу комісія спелеотуризму. Комісії з видів туризму розробляють рекомендації з розвитку відповідних видів туризму, проводять всеукраїнські змагання з відповідних видів, підготовку кадрів.

У складі ФСТУ також функціонують комісії з напрямків діяльності – маршрутно-кваліфікаційна, з підготовки та атестації кадрів, дитячо-юнацького туризму, колегія суддів змагань з видів спортивного туризму, рада старійшин.

Для здійснення своїх функцій на регіональному рівні ФСТУ до 2014 року мала 27 регіональних осередків (зараз 25 – крім АР Крим та м. Севастополь). У деяких регіонах осередки створені навіть на місцевому рівні (ФСТ району чи міста), які відомче підпорядковується регіональному рівню (Кам'янець-Подільський, Полтава, Кропивницький тощо).

Первинними формами об'єднання туристів на місцях є туристські клуби та секції. Туристські клуби є найвищою формою первинного об'єднання туристів при певній установі, закладі або підприємстві, що поглиблено займається туристсько-спортивною діяльністю та об'єднують декілька секцій.

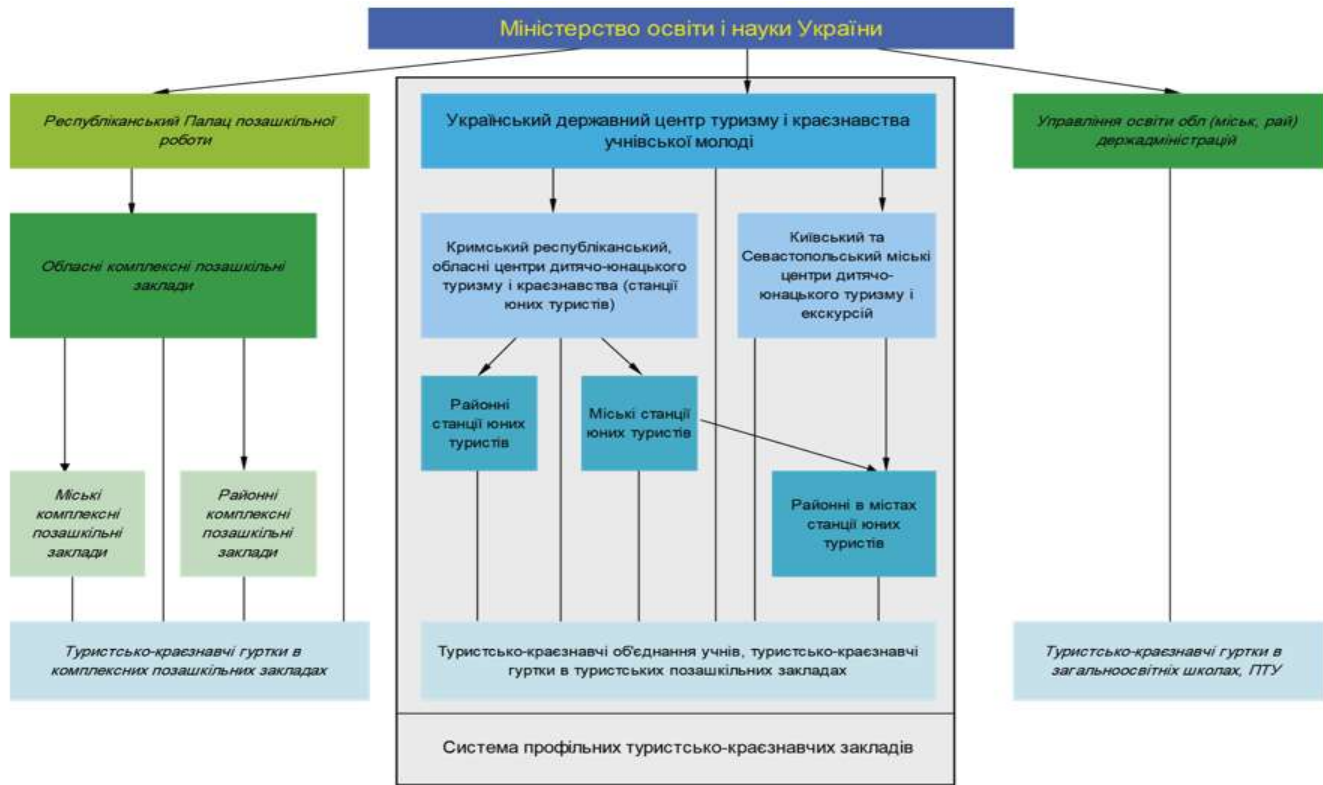
Туристські секції є первинною формою об'єднання туристів при певних підприємствах або установах. Створюються вони для залучення осіб, пов'язаних з конкретною організацією, до оздоровчої, рекреаційної і туристсько-спортивної діяльності з метою організації для них туристських заходів та подорожей.

Дитячо-юнацький туризм в Україні організаційно підпорядкований Міністерству освіти і науки. Сучасна функціональна організація системи дитячо-юнацького туризму в державі відображена на рис. 2.

Поруч із профільними закладами еколого-натуралістичного профілю й закладами дитячо-юнацької технічної творчості та комплексними позашкільними закладами (палаці, центри, будинки позашкільної роботи, дитячо-юнацькі центри) профільні туристсько-краєзнавчі заклади є складовою частиною системи позашкільної освіти та виховання в Україні. Звісно, що саме профільні туристсько-краєзнавчі заклади складають основу системи дитячо-юнацького туризму в нашій країні.

Очолює всю туристсько-краєзнавчу роботу для дітей та молоді в країні Український державний центр національно-патріотичного виховання, краєзнавства і туризму учнівської молоді, який є інструктивно-методичним та організаційним центром туристської, краєзнавчої та екскурсійної роботи з учнівською та студентською молоддю в Україні, в т.ч. й організаційним центром дитячо-юнацького спортивного туризму.

На рівні Автономної Республіки Крим, областей України, міст державного підпорядкування – Києва та Севастополя працюють Кримський республіканський центр дитячо-юнацького туризму й екскурсій (до 2014 р.), обласні центри туризму, краєзнавства та екскурсій учнівської молоді, Міжнародний центр дитячо-юнацького туризму головного управління освіти м. Києва та центр дитячо-юнацького туризму і екскурсій м. Севастополя (до 2014 р.). Зазначені позашкільні заклади безпосередньо підпорядковані відповідно Міністерству освіти і науки АР Крим, управлінням освіти і науки облдержадміністрацій та держадміністрацій міст Києва та Севастополя.



Автор: О. Колотуха (2008) [3]

Рис. 2. Система дитячо-юнацького туризму в Україні

На 01.01.2014 р. в Україні діяло 108 центрів туризму і краєзнавства учнівської молоді різного рівня – від УДЦТКУМ до обласних, міських, районних, районних в містах центрів туризму, в яких туристсько-краєзнавчою діяльністю займалося близько 110 тис. юних туристів. Однак, це лише близько 2% від загальної кількості учнівського загалу України, що є низьким показником, який не відповідає соціальній значущості цього виду позашкільної діяльності.

Незважаючи на економічну нестабільність, майже повну відсутність бюджетного фінансування, невисоку платоспроможність батьків, реорганізацію позашкільних туристсько-краєзнавчих закладів, туристсько-спортивна робота з учнівською молоддю продовжується: проводяться туристські походи, експедиції, туристські зльоти, туристсько-спортивні змагання, продовжують працювати дитячі турбази та туристсько-спортивні табори. Саме тому, дитячо-юнацький туризм, маючи державну організаційну основу, розвинену мережу спеціалізованих закладів, кваліфікований кадровий потенціал, використовуючи туристсько-спортивні технології, виступає потужним **базисом** всього спортивного туризму в нашій країні.

Безпеку туристських подорожей в районах масового відвідування туристів забезпечують пошуково-рятувальні відділення державної гірської пошуково-рятувальної служби, яка входить до складу Державної служби з надзвичайних ситуацій. Ці підрозділи в Україні розташовані в Карпатах (Львівській, Івано-Франківській, Закарпатській та Чернівецькій області), донедавна в Криму (АР Крим, м. Севастополь) та на Поділлі (в Тернопільській області, де контролюється проходження туристами печер).

Таким чином, в Україні протягом певного історичного періоду сформувалася власна функціонально-управлінська структура системи спортивного туризму, яка дозволяє розвивати цей важливий вид активної та соціально-економічної діяльності.

Стратегія розвитку спортивного туризму в Україні. На сьогоднішній день розвиток масового спорту, туризму та активної рекреації як загальнонаціональної ідеї, спрямованої на вирішення цілого комплексу соціальних проблем, отримав потужний імпульс в країнах Європи, США, Канаді, Японії, Австралії, Новій Зеландії та ряді інших країн. Практично у всіх цих країнах прийняті державні програми, спрямовані на вирішення проблем масового спорту та підвищення спортивної культури в суспільстві шляхом розширення їх державної підтримки. Основними причинами розвитку масових видів спорту, в т.ч. і спортивного туризму, є доступність самостійних занять для різних категорій громадян, наявність клубної системи, системи масових спортивно-рекреаційних заходів, популярності виду у кожній країні.

Історичний аналіз становлення і розвитку системи спортивного туризму в Україні засвідчив, що попри недоліки й упущення, які спостерігалися в її діяльності, були й прогресивні досягнення й позитивні впливи на розвиток особистості. Ось чому слід зберегти все краще, що було нагромаджене протягом часу існування та розвитку спортивного туризму, і створити якісно нову систему туристсько-спортивної діяльності, яка покликана забезпечити національне

відродження самобутності і культури молодих поколінь незалежної України. Чільне місце у загальній системі туризму, спорту, освіти і виховання повинна посісти туристсько-спортивна діяльність з її величезними потенційними можливостями. Саме тому можна стверджувати, що сучасні економічні і соціальні передумови, які склалися в нашій країні, сформували **соціальне замовлення** на розвиток системи спортивного туризму в Україні.

На сьогоднішній день в Україні спортивний туризм стає масовим соціальним явищем, яке потребує подальшого розвитку. Спортивний туризм як всеохоплююча форма оздоровчого, пізнавального туризму є одним з найбільш ефективних напрямків сучасного розвитку національного та світового туризму. Широта його впливу на всі сторони життя людей, його роль у раціональному використанні вільного часу викликають необхідність суспільного визнання та соціально-економічної підтримки.

Тому важливим вбачається розробка подальшої стратегії розвитку спортивного туризму в нашій країні. Адже, спортивний туризм – це громадський рух прихильників активного способу життя, учнівської та студентської молоді, а туристсько-спортивна діяльність – це засіб, з допомогою якого цей рух здійснює свою мету – пізнання навколишнього світу, спортивне вдосконалення, випробування, пізнання та удосконалення самого себе, завдяки чому, можна реалізувати всебічний розвиток особистості в цьому процесі.

Виходячи з високого соціального значення спортивного туризму в Україні слід визначити такі пріоритетні напрями вдосконалення структури і територіальної організації спортивного туризму.

Удосконаленню, в першу чергу, підлягає *функціонально-компонентна структура* системи спортивного туризму в Україні. На рівні областей необхідно створення організаційних осередків – туристських клубів з пунктом прокату туристського спорядження на державному фінансуванні хоча б з 2-3 штатними одиницями.

Серед стратегічних завдань розвитку спортивного туризму в Україні чинне місце посідають питання розбудови структури Федерації за рахунок створення у вищих навчальних закладах студентських туристських клубів, секцій спортивного туризму, як з'єднувальної ланки між діючою системою дитячо-юнацького туризму та відірваною і тому стогнулою зараз системою дорослого туризму, створення нових місцевих осередків на районному (міському) рівні (в Кіровоградській області – Кропивницький, Олександрія, Знам'янка, Світловодськ, Мала Виска тощо). Системна робота територіальних федерацій з розбудови організаційної структури, зростання прихильників здорового способу життя, кількості членів є вагомим фактором зростання авторитету та впливовості осередків Федерації в регіонах, залученню коштів місцевих бюджетів та спонсорів для фінансування їх статутної діяльності.

Удосконаленню підлягає *організаційна діяльність* ФСТУ. Ця діяльність з розвитку спортивного туризму в Україні гальмується недостатнім впровадженням нових форм організації туристсько-спортивної та масової роботи, застарілою системою управління та недостатньо ефективною системою

розподілу повноважень між суб'єктами Федерації, пасивно іміджевою діяльністю тощо.

Стратегічно важливими напрямками розвитку спортивного туризму в Україні є найбільш широке використання засобів і форм спортивного туризму в організації активного і змістовного відпочинку й оздоровлення населення країни, особливо дітей та юнацтва. Для забезпечення змістовної організації короткотривалого та довготривалого відпочинку і оздоровлення засобами активного туризму населення і, особливо, учнівської молоді на місцевому рівні необхідна *розробка місцевих туристських, рекреаційно-оздоровчих, туристсько-спортивних програм і проєктів*, що спираються на існуючу законодавчу базу, місцеві рекреаційно-туристські ресурси, туристський рух. Особливу увагу слід приділяти розробці шкільних оздоровчих екскурсій, туристських подорожей до визначних пам'яток природи, історії та культури нашої країни, організації літнього відпочинку й оздоровлення. Необхідно розвивати систему туристських навчально-тренувальних таборів (навчально-тренувальних походів), які повинні охоплювати туристів різного віку та рівня підготовленості за принципом скаутських таборів, що мають загальноосвітню практику. Подібні табори сприяють обміну досвідом, впровадженню прогресивних форм тренування, підвищують цілеспрямованість підготовки, її індивідуалізацію. Розвитку спортивного туризму значно сприятимуть саме польові туристські табори в екологічно чистих місцях України, які можуть бути стаціонарними, базовим або пересувними. В Кіровоградській області – це долини річок Синюхи, Південного Бугу, Інгулу, Чорний ліс тощо. Цей туристський продукт має високу соціальну ціну та може вироблятися на умовах вторинної зайнятості вчителів, студентів вищих навчальних закладів. Реалізація подібних програм не тільки створить додатково нові робочі місця, але й поставить вимогу підготовки певної кількості фахівців та працівників належної кваліфікації.

Туристсько-спортивні походи є найбільш доступними і організаційно простими формами спортивно-туристської діяльності. Тому охоплення ними лише 7% від загальної кількості учнівської молоді і менше 1% дорослого населення нашої країни є недостатнім. Враховуючи традиційну пріоритетність цього напрямку, цей показник слід вважати не виправдано низьким. Підвищення рівня участі молоді в туристсько-краєзнавчих подорожах повинне відбутися, в першу чергу, за рахунок проведення таких заходів рідним краєм, для дорослого ж туризму – це, в першу чергу, райони Карпат і Криму. А для цього необхідно дослідити рекреаційно-туристські можливості кожного регіону, розробити низку маршрутів різного рівня складності. Для системи дорослого туризму необхідно провести під егідою ФСТУ туристсько-спортивні експедиції найвищого рівня (в пішохідному туризмі – IV категорії складності по Карпатах, лижному туризмі - V категорії складності по Карпатах тощо).

Однак перебудова лише всередині самої системи спортивного туризму України не здатна суттєво поліпшити ситуацію, підвищити роль цієї системи в житті нашої країни. Спортивно-оздоровчий туризм, орієнтований на задоволення інтересів суспільства, особливо молоді, носить соціальний характер. Створена в

державі нормативно-правова база покращила умови для його подальшого розвитку, але недостатньо. Тому наступним кроком повинне стати прийняття *Закону України «Про соціальний туризм»*. Адже в нинішніх економічних умовах, в існуючому нормативно-правовому полі спортивний туризм ефективно розвиватися не в змозі.

З метою підтримки та розвитку соціального туризму, його більшої доступності для слабозахищених соціальних груп населення держава повинна законодавчо передбачити для підприємств, закладів та громадян, що займаються розвитком соціального туризму, ряд переваг. Серед них:

- при ліцензуванні у сфері соціального туризму ліцензійний збір не утримувати;
- введення пільгової шкали оподаткування на послуги, що надаються закладами соціального туризму з оздоровлення, туристсько-екскурсійного обслуговування, виготовлення та прокату туристського спорядження, а також з податків на майно закладів соціального туризму, на утримання об'єктів соціально-культурної сфери;
- звільнення від оподаткування земель, що зайняті об'єктами соціального туризму;
- при наданні туристських послуг соціального характеру (в системі дитячо-юнацького туризму – будь-яких послуг) податок на додаткову вартість на туристський продукт перетворювати в соціальну туристську ренту, що не підлягає оподаткуванню, та повністю спрямовується на підтримку та розвиток соціального туризму;
- здійснення безкоштовної цільової сертифікації;
- звільнення освітніх закладів, що готують фахівців соціального туризму, від податку на майно, податку на утримання житлового фонду та об'єктів соціально-культурної сфери;
- звільнення від оподаткування добровільних внесків юридичних та фізичних осіб, в т.ч. іноземних, на підтримку соціального туризму;
- встановлення пільгового проїзду для організованих туристських груп упродовж усього року.

Джерелами фінансування та матеріальної підтримки спортивного та спортивно-оздоровчого туризму, крім бюджетних коштів, можуть бути: кошти, отримані в результаті туристської та іншої діяльності закладів туризму, платежі у вигляді соціальної туристської ренти, добровільні внески юридичних та фізичних осіб, в тому числі іноземних, на підтримку соціального туризму. Соціальна туристська рента може утворюватися при наданні туристських послуг шляхом перетворення податку на додану вартість на соціальний туристський продукт у джерело самофінансування соціального туризму, що не підлягає оподаткуванню. Рентні відрахування можуть перерозподілятися між закладами соціального туризму, органами виконавчої влади місцевого та обласного рівня та загальнодержавним органом управління соціальним туризмом, який необхідно створити. Тому наступним кроком повинне стати прийняття Закону України «Про соціальну туристську ренту».

Стратегічні напрямки розвитку ФСТУ. ФСТУ за останні роки накопичила значний позитивний досвід в розвитку спортивного туризму та має необхідний організаційний та кадровий потенціал для виведення спортивного туризму на якісно новий, більш високий рівень розвитку, що відповідає потребам сучасного етапу розвитку спорту як в країні, так і на міжнародній арені. Виходячи з сучасного стану розвитку спортивного туризму в Україні, авторами були напрацьовані такі пропозиції щодо розвитку спортивного туризму в Україні:

Законодавчі ініціативи:

- провести аналіз законодавства України з метою підготовки законодавчих пропозицій, спрямованих на підтримку розвитку спортивного туризму. Внести до нової редакції Закону України «Про туризм» чітке визначення спортивного туризму з перерахуванням видів, які входять до його складу та визначення органів, які займаються спортивним туризмом;
- ініціювати прийняття Закону України «Про соціальний туризм», вагомою складовою якого повинен стати спортивний туризм. Створити ініціативну групу для підготовки пропозицій, які стосуються спортивного туризму, до проєкту такого Закону;
- тісна співпраця з Міністерством молоді та спорту України та Міністерством освіти і науки України, по можливості – з Міністерством оборони України, Державною службою з надзвичайних ситуацій та іншими структурами держави в спільних проєктах;
- законодавча ініціатива щодо створення студентських туристських клубів у всіх ВНЗ України;
- удосконалення нормативної бази ФСТУ – Статуту та інших нормативних документів ФСТУ з метою приведення їх до сучасних вимог розвитку масового спорту в нашій країні, міжнародних вимог до громадських спортивних організацій;
- затвердити державні кваліфікаційні вимоги до гідів-провідників спортивного туризму; започаткувати підготовку гідів-провідників міжнародного рівня.

Організаційні ініціативи:

- вирішити питання розбудови інфраструктури спортивного туризму шляхом створення системи обласних (міських) туристсько-спортивних клубів з відповідним забезпеченням (приміщення клубу, 1-2 штатні ставки інструктора клубу (відповідального секретаря осередку), пункт прокату туристського спорядження). Робота на базі клубу видових комісій осередків ФСТУ, обласної (міської) маршрутно-кваліфікаційної комісії, колеґії суддів, облік членів ФСТУ, звітність, організація масових туристських заходів, походів вихідного дня, прокат туристського спорядження тощо;
- тісна співпраця ФСТУ з системою дитячо-юнацького туризму Міністерства освіти і науки України, проведення спільних масових

- туристських заходів, підготовка кваліфікованих кадрів для системи дитячо-юнацького туризму України;
- пріоритетний розвиток системи студентського туризму, розширення мережі студентських туристських клубів, залучення студентської молоді до масових заходів ФСТУ, створення у складі ФСТУ Всеукраїнської асоціації студентських туристських клубів, підготовка на базі ВНЗ фахівців з активного (спортивного) туризму;
 - включення спортивного туризму в програму Універсиади та Гімназіади України для стимулювання його розвитку у ВНЗ та інших навчальних закладах України;
 - рівноправність двох напрямків розвитку спортивного туризму – походів та змагань, які реально існують, з однаковою підтримкою обох з боку ФСТУ. Розвиток системи туристських походів як частини створення «туристського іміджу» регіонів;
 - проведення туристських змагань (з різними дистанціями) за кількома віковими групами з метою економії коштів. Підвищення статусу регіональних змагань до рівня Кубків України з метою збільшення їх статусності та полегшення пошуку фінансування. Розвиток масового туризму шляхом відродження масових туристських зльотів та змагань різного рівня за спрощеними правилами;
 - підвищення ролі видових комісій в питаннях розвитку своїх видів спортивного туризму, підведення під це відповідної нормативної бази (правила змагань та походів, еталонні маршрути, класифікація перешкод, безпекові вимоги, спорядження тощо);
 - напрацювати технічні вимоги до спеціального туристського спорядження, яке використовується в туристських походах та на туристських змаганнях. Створити в перспективі при ФСТУ технічну комісію, яка б формувала ці вимоги;
 - створити збірні команди України з видів спортивного туризму з усіма необхідними для збірних атрибутами – головним тренером, спортивними зборами, формою, символікою тощо.

Науково-методичне забезпечення:

- створення при Мінмолодьспорті Науково-методичної ради з питань спортивного туризму та активної рекреації з питань визначення стратегії організації науково-методичної діяльності зі спортивного туризму та активної рекреації, впровадження інноваційних технологій;
- запровадження практики проведення міжнародних науково-практичних конференцій з проблем спортивного туризму та активної рекреації із залученням світових фахівців, видатних мандрівників;
- випуск періодичного наукового збірника «Спортивний туризм та активна рекреація» з метою популяризації наукових розробок в галузі активного туризму;

- розробити нову редакцію Правил змагань зі спортивного туризму (щодо проведення туристських походів) та пов'язаних з ними документів, перелік яких визначається зазначеною новою редакцією;
- забезпечити підготовку нової редакції Порядку класифікації туристських спортивних маршрутів та методик визначення категорій складності туристських спортивних маршрутів за видами спортивного туризму; розробити переліки класифікованих локальних перешкод для туристських спортивних маршрутів в межах України;
- підготувати методичні рекомендації за видами спортивного туризму щодо здійснення туристських спортивних походів та проведення змагань з видів (техніки) спортивного туризму.

Інфраструктурні проекти:

- тісна співпраця з туроператорами та турагентами, що проводять активні тури, та туристськими фірмами, що випускають туристське спорядження, проведення спільних семінарів-нарад, туристських виставок, фестивалів тощо, підготовка кваліфікованих кадрів для здійснення активних турів, спонсорство тощо;
- залучення інших видів активного туризму та активної рекреації під егіду ФСТУ (скандинавська ходьба, рафтинг, каякінг, трекінг, скітуринг, маунтинбайкінг, ендурінг тощо), проведення спільних масових заходів, напрацювання єдиної нормативної бази тощо.
- реалізації проекту туристських стежок в межах території країни. В Україні, на сьогоднішній день, немає жодної туристської стежки європейського класу, через її територію не проходять транснаціональні стежки. При цьому надзвичайно високі потенційні можливості мала би *Транскарпатська стежка*, яка би пройшла територіями Чехії, Словаччини, Польщі, України та Румунії. Перспективною виглядає *Трансукраїнська туристська стежка*, яка би з'єднала Карпати і Крим. Цікавими і перспективними в Україні стануть маршрути стандарту *ЄвроVELO*.

Міжнародні ініціативи:

- тісна співпраця з профільними міжнародними спортивними організаціями – Всесвітньою туристичною організацією (UNWTO), Європейською асоціацією пішохідного туризму (ERA), Європейським Союзом велосиподорожжів (EUCT), Міжнародною організацією автотуризму (FIA), Міжнародною федерацією мотоциклістів (FIM), Міжнародною федерацією рафтингу (IRF), Всесвітньою федерацією каякінгу (WKF), Міжнародним спелеологічним союзом (UIS) та їх структурами в Україні;
- розпочати процес визнання через міжнародні спортивні організації лижного туризму як зимового олімпійського виду спорту, ініціювати включення до програми зимових Олімпійських ігор змагань зі спортивного лижного туризму.

Висновки. Отже, на сьогодні, незважаючи на наявні потенційно великі можливості, свою соціальну і економічну значущість, спортивний туризм в

Україні поки що розвинутий недостатньо. Труднощі, з яким зіткнувся в своєму розвитку спортивний туризм, в першу чергу, пов'язані з економічними проблемами розвитку суспільства, а також з майже повною відсутністю державної та громадської підтримки цього виду діяльності, недосконалістю, а, в окремих випадках, і відсутністю сучасної нормативно-правової, методичної та інформаційної бази, яка б враховувала його реалії, а також внутрішніми організаційними проблемами в самому туристсько-спортивному русі, що накопичилися за останні роки.

Базовою умовою подальшого динамічного розвитку спортивного туризму є створення його ефективної національної моделі як масового самодіяльного спортивного туризму та спорту вищих досягнень, яка б сприяла розвитку цього соціально важливого сегменту суспільної діяльності.

Список використаних джерел:

1. Статут Федерації спортивного туризму України. Київ: ФСТУ, 2016. 23 с.
2. Колотуха О.В. Геопросторова організація спортивного туризму: монографія. Кіровоград: ФО-П Александра М.В., 2015. 448 с.
3. Колотуха О.В. Географія дитячо-юнацького туризму в Україні: навчальний посібник. К.: Український державний центр туризму і краєзнавства учнівської молоді, 2008. 278 с.
4. Колотуха О., Колотуха І. Географія спортивного туризму та активної рекреації України: [Монографія]. Харків: Мачулін, 2021. 436 с.
5. Колотуха О.В. Спортивний туризм та активна рекреація: географія, систематизація, практика (словник-довідник). Geo-Hub: науково-освітній веб-портал. Електронний ресурс. – Режим доступу: <https://geohub.org.ua/node/917>

УДК 379.853

Соколов Володимир

Федерація спортивного туризму України

Накидка від дощу для велотуристів

Представлена авторська розробка накидки від дощу для велотуристів. Встановлені взаємозалежності енерговитрат для осіб з масою тіла 70 кг від швидкості пересування в різних видах туризму. Обґрунтовані модель та розкрій накидки від дощу для велотуристів, особливості догляду.

Ключові слова: велотуризм, накидка від дощу, енерговитрати.

Sokolov V. Rain cape for cyclists. The author's development of a rain cape for cyclists is presented. The interdependence of energy consumption for people weighing 70 kg on the speed of movement in different types of tourism. The model and cutting of rain capes for cyclists, features of care are substantiated.

Key words: cycling, rain cape, energy consumption.

Вступ. Велосипедний туризм – вид туризму, в якому головним або єдиним засобом пересування туристів-спортсменів є велосипед. Велотуризм має свої переваги у порівнянні з іншими видами туризму. Велосипед дає можливість із досить значною швидкістю долати великі відстані, ознайомитися під час туристської подорожі з кількома географічними районами, відвідати цікаві об'єкти, розташовані один від одного на значній відстані. При цьому часто велотуристи вимушені рухатися у різних погодних умовах, в т.ч. і в дощ.

У всі часи людям потрібен захист від дощу, особливо це актуально для велосипедистів взагалі та велотуристів зокрема. Парасолька для велосипедиста не підходить, тому треба спеціальна накидка, яка відповідає таким вимогам:

- захист від дощу голови, передньої та задньої частин тулуба та колінних гомілок;
- відсутність «парникового ефекту», тобто, накоплення вологи всередині накидки.

Виклад основного матеріалу. Таким вимогам відповідає конструкція накидки, яка є найбільш простою та пройшла випробування у велосипедних туристів (рис. 1) та велосипедистів-спортсменів.



Рис. 1. Велосипедна накидка (фото 1999 р.)

Для захисту від дощу існують різні типи матеріалів і зараз цим вимогам відповідає плащова тканина, яка має величезний асортимент

багатофункціональних видів [1]. Для велосипедистів, як і для спортсменів деяких інших видів спорту зі значними енерговитратами, необхідно враховувати особливості при виготовленні накидок від атмосферних опадів.

Науковцями [2] встановлені взаємозалежності енерговитрат для осіб з масою тіла 70 кг від швидкості пересування. З графіків на рис. 2 для осіб, що пересуваються пішки, на лижах та велосипедах наглядно видно залежність енерговитрат від швидкості пересування при русі по горизонтальній поверхні. При цьому відомо, що енерговитрати пов'язані з виділенням у людини поту. В залежності від цього, конструкція накидки від дощу повинна усувати накопичення вологи всередині накидки від поту. Існуючі накидки у вигляді курток з рукавами або типу рибачьких плащів, цей недолік не усувають.

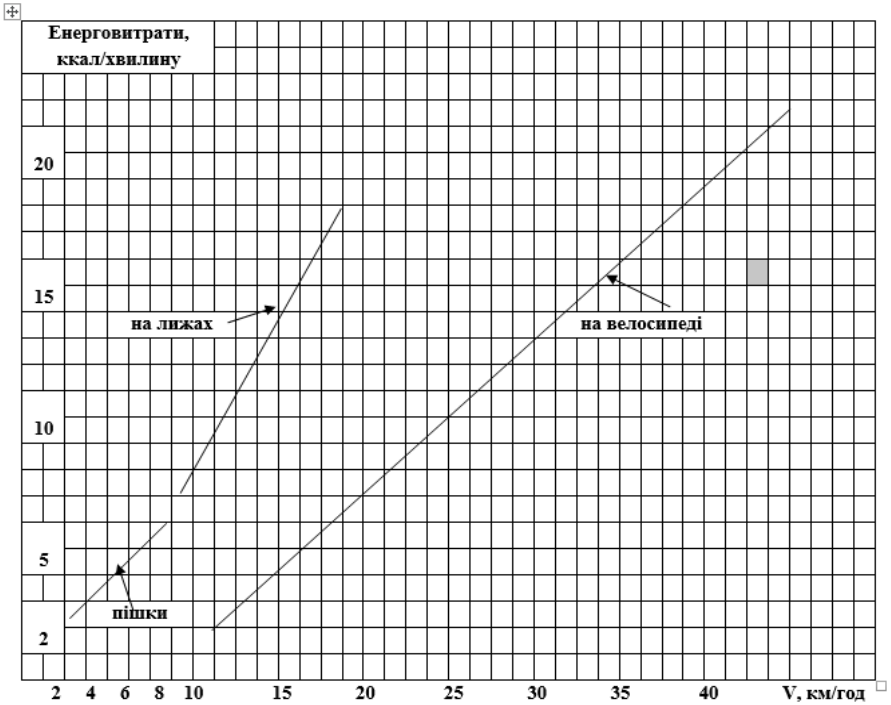


Рис.2. Енергетичні витрати у залежності від швидкості пересування у осіб з масою тіла 70 кг по рівнинній місцевості пішки, на лижах і на велосипеді

Дещо з історії: ще в часи Першої Світової війни в британській армії з'явилися перші тренчкоти (плащі) з особливої вологонепроникної тканини, які захищали солдатів від води і вологості. Це був габардин, його нитки

перепліталися таким чином, що крапельки води, що потрапляли на поверхню плаща, просто скочувалися з нього, не проникаючи всередину.

У той же час, тканина плащовка «дихала», тобто, пропускала повітря. Після цього габардинові тренчкотки увійшли в моду і серед звичайних людей, вони трансформувалися в плащі, куртки різної довжини і фасонів, а потім в пальто і навіть комбінезони. Після винаходу синтетичного каучуку почали випускати просочені ним тканини. Вони відмінно захищали від вологи і вітру, але були дуже важкими і тому не знайшли широкого застосування.

В середині ХХ століття італійським хіміком-органіком Джуліо Наттой з міста Болонья був винайдений ізотактичний поліпропілен, який згодом почав використовуватися при виробництві тканини під назвою «болонья». Болонью виготовляли з капронового полотна, покритого поліакриловим шаром. Це була дуже легка і тонка водонепроникна тканина. З неї стали шити плащі та куртки. З тої пори процес виготовлення плащової тканини постійно вдосконалювався. Наша конструкція накидки, яка відображена на рис. 1, була описана ще у 1992 році [3, с. 39] і з того часу декілька разів модернізувалася, але усі подальші моделі виготовлялися з плащовки болонья. Ця тканина має декілька типів і продається в рулонах висотою (шириною) 1,5 м. Ми рекомендуємо болонью під назвою «Оксфорд» (тканина особливого переплетення ниток – рогожка) з щільністю 135 г/м². Для виготовлення основної частини велонакидки необхідна загальна довжина до 2 м (для дорослої людини). Ширина рулону ділиться навпіл (1,5:2 = 0,75 м) з подальшою підрубкою по краях 0,5÷1,0 см і тому ширина накидки буде дорівнювати біля 70 см. Загальний вигляд розкрою накидки з капюшоном представлено на рис.3.

Особливістю такої накидки є те, що тисьма під пояс пришивається так, щоб тканина провисала на 5÷10 см і практично не торкалася тіла (одягу) велосипедиста. Це сприяє кращій вентиляції, а відстань, близько 5 см від пришви тисьми до краю тканини, надає можливості не стікати воду на тіло (одяг) велосипедиста. Резинка під лікті виконує аналогічну функцію.

З урахуванням матеріалу на капюшони витрата тканини на дві накидки буде 2,4 пог. м і ціна складе: 2,4 x 63,78 грн=153,1 грн. Інша фурнітура обійдеться до 7 грн. Тобто, ціна 2-х накидок складе біля 160 грн. (без врахування роботи майстра з пошиву). При виготовленні більшої кількості накидок для велосипедистів і враховуючи те, що тканина болонья «Оксфорд» випускається різних кольорів, можна комбінувати різні варіанти накидок та капюшонів, що забезпечить кращу естетику та безпеку на дорозі. Вага однієї описаної вище накидки складе до 250 г.

Догляд. Сучасні типи плащової тканини і вироби з них прекрасно переносять прання, не дають усадку, не заламуються і не втрачають колір. Тим не менш, необхідно враховувати тип основи і дотримуватися інструкції, що зазначена на етикетці.

Загальні вимоги:

- одяг та уніформа з плащової тканини переться при температурі 40°;
- не можна застосовувати відбілювачі, порошки, що містять хлор;

- прасування допускається при температурі до 110°;
- одяг з плащової тканини на флісі слід прати на дбайливому режимі, щоб уникнути розшарування тканини;
- сушаться такі вироби в розправленому стані на плічках.

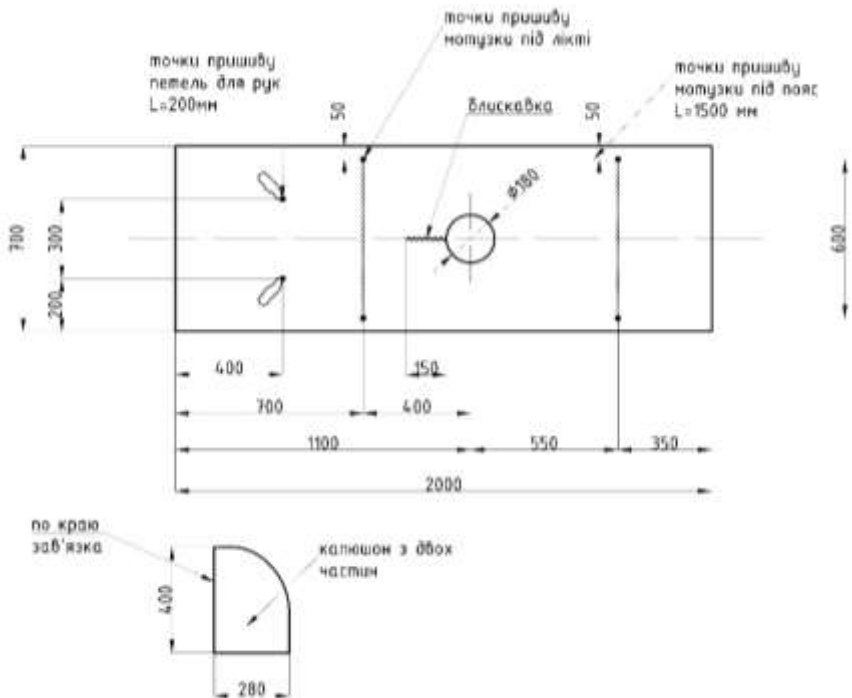


Рис.3. Схематичний розрій накидки від дощу для велосипедистів

Список використаних джерел:

1. <https://eab.com.ua/plashivka-tkanina-nadiina-i-vodonepronikna-tkanina>.
2. Благий А.Л., Андреева Е.В. Оздоровительный туризм и ориентирование. Методические рекомендации к практическим занятиям. Киев, кафедра рекреации и оздоровительной физической культуры УГУФВС, 1997.
3. Соколов В.А., Ильин В.С. Велосипедный туризм (учебное пособие). РИБ «Турист», Москва, 1992.

Активний туризм

Досліджуються питання підготовки майбутніх бакалаврів туризму на прикладі навчальної програми активного туризму (АТ), співвідношення теоретичної та практичної підготовки, аналізуються програми вітчизняних та зарубіжних навчальних закладах, співпрацю між ЗВО з можливістю в подальшому проведення об'єднаних виробничих практик, з якісним виконанням основних результатів навчання і компетентності згідно з вимогами освітньо-професійної програми першого рівня. Досліджуються методи формування у студентів науково-професійних знань, умінь та навичок з питань організації туристичних подорожей, походів, злетів.

Ключові слова: навчальна програма, активний туризм, майбутні бакалаври туризму, виробнича технологічна практика, туристичний похід, співпраця ЗВО, міжнародний досвід.

Romanenko O., Fokin S. Active tourism. *The issues of training future bachelors of tourism on the example of the Active Tourism curriculum, the ratio of theoretical and practical training, the programs of domestic and foreign educational institutions, cooperation between higher education institutions with the possibility of further joint production practices, with the qualitative implementation of the main learning outcomes and competence in accordance with requirements of the educational and professional program of the first level. The methods of forming students' scientific and professional knowledge, skills and abilities in organizing tourist trips, trips, rallies are being studied.*

Key words: curriculum, active tourism, future bachelors of tourism, industrial technological practice, tourist trip, cooperation of higher education institutions, international experience.

Постановка проблеми та її зв'язок із важливими науковими, практичними завданнями. Важливою проблемою залишається організація якісної освіти майбутнього бакалавра туризму в умовах євроінтеграційного руху, національної освіти до загальноєвропейської політики у сфері професійної освіти і навчання у закладах вищої освіти. Туристична освіта має не тільки відповідати вимогам розвитку галузі, яку вона забезпечує кадрами, а й випереджати ці вимоги на основі прогнозування розвитку ринку туристичних послуг [1, с. 4]. Недостатність розвитку туризму в регіонах, виступає відсутністю відповідних туристських кадрів, зокрема менеджерів туризму середньої ланки, направлення яких сьогодні в регіони виглядає проблематичним [2].

Вища педагогічна освіта потребує оптимізації - набуття кожним майбутнім фахівцем туризму ґрунтовних теоретичних знань та практичних умінь

і навичок найбільш економним шляхом з мінімальними затратами часу і зусиль студентів та викладачів [3, с. 51]. В цьому контексті важливе значення має розробка нових підходів до виконання навчальних програм та їх вдосконалення, організації на високому рівні виробничих технологічних практик, з обов'язковими заліковими ступеневими та категорійними туристичними походами на основі укладених договорів про спів-працю між ЗВО спеціальності «Туризм» враховуючи міжнародний досвід.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Вагомий внесок у вирішенні проблем професійної підготовки студентів та організації навчального процесу у закладах вищої освіти внесли вчені В.Андрущенко, В.Вернидуб, В.Лавриненко, Г.Торбін, М.Корець, І.Зязюн, М.Євтух, В.Кремень, М.Шкіль та ін. Спеціальним дослідженням з питань теорії та практики туристичної освіти присвячені праці таких вчених, як В.Федорченко, В.Пазенок, О.Любіцева [1], В.Обозний [2], В.Абрамов [4], В.Дехтяр [5], О.Остапеч-Свешніков, Я.Атаманюк, С.Фокін [6], І.Рудєв [7], Ю.Штюрмер, В.Курілова, К.Вахліс, Я.Олійник, М.Крачило, Л.Поважна, Г.Цехмістрова, М.Мальська, В.Худо, І.Мініч, Ю.Грабовський, О.Скалій, Т.Скалій, В.Стафійчук, Ю.Щур, О.Дмитрук, М. Зубалій, Ю.Грицак, О.Наровлянський та ін.

Було проаналізовано програми навчальних та виробничих практик Добровольської О.М., Воронкова О.І., Обозного В.В., Наровлянського О.Д., Рудєва І.М., Клипача О.М., Смирнова І.Г., Любіцевої О.О., Фокіна С.П., Ганопольського В.І., Колотухи О.В., Абрамова В.В., Пангелова Б.П., Федорченка В.К., Дьорової Т.А. та підтверджено про необхідність щорічного вдосконалення програм щодо відповідності практичної підготовки майбутніх бакалаврів туризму вимогам stakeholders.

Мета дослідження – вдосконалення програми навчальної дисципліни «Активний туризм» відносно виробничої технологічної практики ЗВО для якісного виконання основних результатів навчання і компетентності майбутніх бакалаврів туризму як чинника формування життєвої, професійної самореалізації з подальшим моделюванням туристичних походів в Україні та за кордоном враховуючи міжнародний досвід.

Виклад основного матеріалу дослідження. Розробники програми навчальної дисципліни бакалаврату «Активний туризм»: Романенко О.В., кандидат педагогічних наук, доцент, інструктор дитячо-юнацького туризму кафедри туризму Національного педагогічного університету ім. М.П. Драгоманова; Клипач О.М. МС України зі спортивного туризму, інструктор гірського туризму, спортивний суддя 1 категорії зі спортивного туризму, голова туристичного клубу «Крокус», член президії Київської міської федерації спортивного туризму, тренер збірної НПУ ім. М.П. Драгоманова зі спортивного туризму.

Програма рецензована Питомцем О.П., КМС з легкої атлетики, доцентом кафедри фізичної реабілітації факультету фізичного виховання спорту і здоров'я НПУ ім. М.П. Драгоманова Відмінником освіти України; Наровлянським О.Д., заступником директора Українського державного центру національно-

патріотичного виховання, краєзнавства і туризму учнівської молоді, кандидатом педагогічних наук, Заслуженим учителем України, спортивним суддею національної категорії зі спортивного туризму.

Предметом вивчення навчальної дисципліни відповідно з принципом природовідповідності є реалізація функції культурного удосконалення фізичних якостей та функція розвитку соціально-значущих природних задатків людини і суспільства з природним середовищем.

Метою викладання дисципліни є надання студентам науково-професійних знань з теорії, методики підготовки заходів активного туризму, формування необхідних знань, умінь і навичок з організації туристичної роботи з різними верствами населення.

Основними завданнями вивчення дисципліни «Активний туризм» є ознайомлення із становленням активного туризму в Україні та за кордоном; вивчення документів, що спрямовують діяльність у сфері активного туризму; формування уявлення про особливості та специфіку активного туризму; формування умінь та навичок використання засобів активного туризму для організаційної, навчальної та виховної роботи з дітьми, молоддю та іншими верствами населення; оволодіння технікою і тактикою активного туризму, орієнтування на місцевості; оволодіння методикою організації та проведення туристичних походів, злетів та інших туристських заходів.

Основні результати навчання і компетентності згідно з вимогами освітньо-професійної програми першого рівня, *знати* - становлення активного туризму в Україні та за кордоном, його розвиток, теорію заходів активного туризму; *вміти* - оформлювати маршрутну документацію на проведення туристської подорожі з активним способом пересуванням.

Інтегральна компетентність - володіння основними методами організації безпеки під час тур походу; здатність орієнтуватися на різних типах місцевості; готовність до співпраці з інструктором туризму при організації та проведенні тур походів, тур злетів, змагань. *Знати* - нормативно-правову базу та кадрове забезпечення краєзнавчо-туристичної діяльності, методику підготовки заходів активного туризму. *Вміти* – описувати/складати список необхідних продуктів харчування для походу, розподіляти серед учасників тур походу обов'язки, виконувати рекомендації відносно майбутнього маршруту тур походу, розуміти використання запасних варіантів руху в тур поході.

Загальні компетентності - здатність програмувати навантаження в тур походах та здійснювати контроль за його впливом на організм; здатність організувати підготовку до не категорійного туристичного походу; здатність організувати облаштування біваку, підготовку харчування в тур мандрівці; здатність організувати при співпраці з інструктором рятувальні роботи та першу медичну допомогу; здатність апелювати нормативні документи туристичної індустрії. *Знати* - класифікацію видів туризму та їх специфічні відмінності, техніку і тактику активного туризму, основи топографії та орієнтування на місцевості. *Вміти* - організувати навчально-виховну роботу з

дітьми, молоддю та іншими верствами населення, організувати підготовку до тематичних краєзнавчо-туристичних подорожей.

Фахові компетентності спеціальності - здібність до складання плану турпоходу, визначення цілей, складання кошторису, підбір групи учасників; здібність до професійного розподілу обов'язків серед учасників походу; здібність до визначення району подорожей та збір відомостей про район подорожі; здібність до інтелектуального, культурного, етичного, фізичного і професійного саморозвитку та самовдосконалення, здатність до створення, просування та реалізації якісного туристичного продукту.

Освітньо-професійна програма «Туризм» першого рівня освіти (бакалавр) спеціальності 242 Туризм галузі знань 24 Сфера обслуговування кваліфікації бакалавр туризму за підписом Голови Вченої ради, ректора університету академіка Андрущенка В.П. введена в дію з 1 вересня 2020 р. розроблена проектною групою Кравченко А.В., Борисова О.В., Романенко О.В., Бикова М.О. у параграфі II «Перелік компонентів освітньо-професійної програми мала назву «Оздоровчо-спортивний туризм» та віднесена до вибіркового компоненту, пізніше в 2021 році за рекомендацією фахівців перейменована на «Активний туризм» і перенесена до Циклу професійної підготовки, але чомусь на 5 семестр. Від НАЗЯВО 22.06.2021 року отримано сертифікат № 1801 про акредитацію освітньої програми «Туризм» 242 перший (бакалаврський) рівень, строк дії до 01.07.2026 року.

Із звіту туристичного походу за маршрутом: м. Київ - с. Віта Поштова - с. Круглик - с. Кременище - с. Круглик - м. Київ: «Тренувальні заняття на підготовчому етапі перед тур походом зі студентами бакалаврату НПУ ім. М.П.Драгоманова проведені на «скалодромі» (метро Арсенальна), при співпраці з Пшінкою Богданом Олеговичем, «Відмінником освіти» МС зі спортивного туризму та спортивного орієнтування, суддею I категорії зі спортивного туризму Українського державного центру національно-патріотичного виховання, краєзнавства і туризму учнівської молоді, за результатами тренування маємо досвід подолання вертикальної перешкоди та позитивний настрій...».

Із звіту туристичного походу за маршрутом ДВТОП № 480, 456, 457, 458, 479, 481 та 452: «Перший день - настановча конференція (НПУ ім. М.П.Драгоманова), методист, доц. Романенко О.В., завідувач кафедри туризму професор Обозний В.В. Другий день - самостійна робота студентів із сайтами (бібліотека): «УДЦНПВКТУМ», «КПДЮ», «Крокус», «Робінзон», «Арсенал», «Нептур», «Kiev Kayaks». Третій день - знайомство з роботою Українського державного центру національно-патріотичного виховання, краєзнавства і туризму учнівської молоді, (м. Київ, вул. Пестеля, 5-7) директор Неділько С.В., заступник директора Наровлянський О.Д. Керівник дитячого туристичного клубу «Нептур», заступник директора з навчально-виховної роботи Омельченко Д. Г.; завідувач відділом національно-патріотичного виховання Бондарчук О. С.



Світ завжди відкритий для нас.
І навіть якщо у мене не буде
моря й високих гір, то будуть
озера й пагорби.

”

«Скалодром» м. Арсенальна, м. Київ
Джерело: [8] <https://old.fpgoe.npu.edu.ua/pro-kafedru-turysm>



*Український державний центр національно-патріотичного виховання,
краєзнавства і туризму учнівської молоді – обговорення маршруту
туристичного походу...
Джерело: [9]*

Четвертий день - знайомство з роботою Київського Палацу дітей та юнацтва (м. Київ, вул. І. Мазепи, 13) Воронков В.І. - інструктор туризму, інструктор шкільного туризму, Президент благодійного Фонду розвитку учнівського краєзнавства і туризму, альпініст СРСР, турист України, керівник гуртка «Спортивний туризм». П'ятий день - знайомство з роботою тур клубу НПУ ім. М.П. Драгоманова «Крокус» (м. Київ, парк «Партизанської слави»), Клипач О.М. - МС України зі спортивного туризму, інструктор гірського туризму, Тренер збірної НПУ ім. М. П. Драгоманова зі спортивного туризму. Шостий день - заняття із загальної та спеціальної підготовки туриста (НПУ ім. М.П.Драгоманова, вул. Тургенівська, спорткомплекс), методист Романенко О.В. - інструктор дитячо-юнацького туризму, КМС зі спортивного орієнтування. Сьомий день - вивчення досвіду організації та проведення «Гонки Vober Race Discovery» (парк «Муромець», Екстрим парк. Київський клуб водного туризму, акваторія Десьонки), методист Романенко О.В. Восьмий день - заняття з

орієнтування на місцевості (м. Київ, метро Дарниця, парк «Перемоги») методист Романенко О.В. Дев'ятий день - знайомство із звітами тур походів УДЦНПВКТУМ (м. Київ, вул. Пестеля, 5-7) заступник директора Наровлянський О.Д. Десятий день – ступеневий туристичний похід (Київський укріп район: Ірпінь – Романівка - Коцюбинське), керівник групи Романенко О.В.



*Національний природний парк «Голосіївський» – зупинка біля пам'ятника
Джерело: [8] <https://old.fpgoe.npu.edu.ua/pro-kafedru-turysm>*

Одинадцятий день – звітна конференція. Підведення підсумків залікового тур походу «Місцями бойової слави», студенти подолали цей етап, хоча для деякого було важко, і вони вперше отримали досвід такого навантаження з подоланням природних перешкод. Студенти-краєзнавці (в кожного були свої обов'язки) ознайомили тургрупу під час зупинок з історією ДОТів та описали у звітах, пропонуємо витяг один із них: «...навколо м. Києва протягом 1929-1939 рр. була збудована потужна фортеця – Київський укріплений район (КиУР). На той час це була найпотужніша фортеця у світі».

Ще один витяг із звіту краєзнавців: «Резкое усиление военной угрозы в Европе весной 1939 г., где Мюнхенское соглашение имело переломное значение в развитии событий. Практически не было вопроса: будет или не будет война. Вопрос заключался лишь в том, кто станет очередной жертвой и когда...?» [10, с. 63]. «На території Київської області залишилась велика кількість ДОТів – довготривалих оборонних точок, вздовж лінії укріплень. Деякі з них ми мали нагоду побачити під час походу. Так ДОТ-452 та ДОТ-453 – обидва з них –

артилерійські спостережні пункти для кулеметів, що входили до першої лінії оборони. Пам'ятки історії місцевого значення, майже зруйновані. ДОТ-456 був збудований у 1930 році, він мав один поверх, амбразури для кулеметів та протихімічне приміщення на випадок використання хімічної зброї. Зараз він напівзруйнований та має статус пам'ятки історії місцевого значення. ДОТ-484 збудований також в 1930 році, одноповерховий та з амбразурами для кулеметів. В 1944 році був зруйнований...». Ще один витяг із звітів студентів: «На мою думку, цей похід був для нашої групи не тільки випробовуванням наших фізичних сил на міцність та навичок орієнтування, він ніс у собі виховну та пізнавальну мету. Перш за все, ми мали нагоду ознайомитися з пам'ятками історії, про які до цього ніколи не чули, дізнатися щось нове про свою Батьківщину, розкрити нові сторони та навчитися терпінню. Кожен з нас надовго запам'ятає цьогорічний досвід завдяки зусиллям нашого керівника, який навчив нас звертати увагу на важливі речі, які до цього здавалися нам дрібницями...»



*Київський укріп район – зупинка біля ДОТу...
Джерело: [9] <https://old.fpgoe.npu.edu.ua/pro-kafedru-turyism>*



*Київський університет туризму, економіки і права, м. Київ
(зліва на право – І.Рудев, О.Шитновський, С.Фокін, О.Романенко)
Джерело: <http://www.kutep.ua/ua/actual/news/show/141>*

Із звіту: «З нагоди Всесвітнього дня туризму студенти та викладачі Факультету міжнародних відносин Національного авіаційного університету (НАУ), протягом 3 год. 45 хв. підкорили найвищу висоту України – гору Говерлу у 2061 м. (Яремчанський район, Івано-Франківська область). Шлях ускладнювався перемінним дощем та сильним вітром. Ця подія відбувається щорічно. У заході взяли участь: заступник декана Ірина Лесь, четверо викладачів: Сергій Фокін (керівник групи), Леоніла Ткачук, Марина Руднева (кафедра міжнародного туризму та країнознавства) та Марина Ричка (кафедра міжнародних економічних відносин та бізнесу), які вже мали досвід неодноразового підйому. Серед студентів долучилися представники всіх спеціальностей факультету: Лілія Басанець (МВ 208), Анастасія Вакулєнко (МП 405), Сніжана Дмитрієва (МВ 208), Ольга Іванова (МІ 108М), Михайло Капінус (МП 206М), Айлар Каратаєва (МП 305), Катерина Літун (ТУ 213), Денис Майстров (МІ 208М) та Оксана Шавро (ТУ 413). Підйом був нелегким, гора розташована на хребті Чорногора в Карпатах, на межі Закарпатської та Івано-Франківської областей, у 17 км від кордону з Румунією.

Гора має правильну конусоподібну форму, в основному вона вкрита альпійськими луками й чагарниками, подекуди зустрічаються кам'яні осипи. Біля підніжжя гори знаходиться один з витоків Пруту, а недалеко від нього –

мальовничий каскад водоспадів, загальна висота якого становить близько 80 м. Існує кілька маршрутів сходження на гору, причому вони значно відрізняються за складністю, проте за протяжністю майже однакові. Їхня довжина складається від 10 до 16 км.



Джерело: <https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=&cad=rja&uact=8&ved=2ahUKEwja4bj42rv2AhWjtl5KHdUfAV0QFnoECA0QAw&url=http%3A%2F%2Ffmv.nau.edu.ua%2Fua%2F%25D1%2581%25D1%2582%25D1%2583%25D0%25B4%25D0%25B5%25D0%25B>

Всі учасники підйому успішно подолали маршрут. На зворотному шляху традиційно приготовані польова каша та чай на вогнищі чудово смакували під туристичні пісні.

Факультет міжнародних відносин висловлює щирю вдячність ректору НАУ Володимиру Ісаєнку та проректору Оксані Вовк за забезпечення транспортом у захопливій подорожі по підкоренню Говерли.

Із звіту: «про гірський туристичний спортивний похід четвертої категорії складності по Качкару (центр. Понтійський хребет, Туреччина) здійснений з 28 липня по 12 серпня 2018 р.

Керівник групи Олександр Миколайович Клипач, МС України зі спортивного туризму, інструктор гірського туризму, спортивний суддя 1 категорії зі спортивного туризму, голова туристичного клубу «Крокус», член

президії Київської міської федерації спортивного туризму, тренер збірної НПУ ім. М. П. Драгоманова зі спортивного туризму.

З 28 липня по 12 серпня 2018 р. групою туристів туристичного клубу «Крокус» національного педагогічного університету ім. М.П. Драгоманова в складі 7 чоловік було проведено гірський похід четвертої категорії складності в районі масиву Качкар, (центральна частина Понтійського хребта, північний-схід республіки Туреччина). Маршрут довжиною 153 км був пройдений групою за 16 днів.



Група на перевалі Йилдиз Східний (1Б).

Джерело: www.krokus.org.ua

Пройдений маршрут включав в себе наступні ділянки: пер. Овіт (с. Гайоросу) – ущ. Аксу – оз. Аксу – пер. Дьорт Західний (1А, 3300, п/п) – оз. Дьорт – ущ. Дьорт – пер. Чіфте Центральний (2А, 3320, п/п) – ущ. Чіфте – ущ. Лівасор – пер. Хемсін (н/к, 3182) – оз. Капілі – ущ. Пн Верченік – пер. Актекан (2Б, 3452, п/п) – ущ. Актекан – оз. Дерін – пер. Дерін (н/к, 3246) – ущ. Коджетас – ущ. Кючюк Коджетас – пер. Коджетас (1Б, 3490, п/п) – ущ. Татос – пер. Анадаг (н/к, 3284) – оз. Анадаг – оз. Чіначьор – оз. Кабілі – пер. Йилдиз Східний (1Б, 3240, п/п) – оз. Йилдиз – ущ. Хюсам – пер. Хюсам (н/к, 3180) – ущ. Кюлюк – пер. Ходукуш (н/к, 3150) – ущ. Давалі – ущ. Пн Давалі – пер. Кючюк Каврун (1Б, 3533) – ущ. Каврун + пер. Кренек (2Б, 3815, п/п) – льод. Ейджес – пер. Качкарський (2Б, 3690) – льод. Буюк Бузул – ущ. Мезовіт – пер. Селдеш (1А, 3243) – оз. Мегерез – оз. Караденіз – пер. Чеймакчюш (н/к, 2927) – пер.

Налетлеме (н/к, 3234) – ущ. Дюбе – ущ. Кючюк Булут – пер. Лале (1Б, 3310) – ущ. Кемерлі – сел. Айдер».

Висновки. Отже назріло декілька поточних питань, які потребують вирішення, по-перше за структурно-логічною схемою ОП, дисципліна «Активний туризм» має викладатися у 1-2 семестрі, а виробнича технологічна практика в 3-4 семестрі; по-друге є необхідність уточнити назву дисципліни, замість «Активний туризм» змінити на «Активний міжнародний туризм» та відповідно вдосконалити її; по-третє, запропонувати об'єднання практик між НПУ ім. М.П.Драгоманова та НАУ, з подальшим сходженням на гору Говерла, об'єднаної організації та проведення тур походів по Грузії, Туреччини, Польщі, Румунії, Словаччини, для цього, треба узгодити терміни практик у відповідних підрозділах ЗВО, згідно угоди про співпрацю та організацію відповідної підготовки студентів/викладачів на тренувальних об'єктах м. Києва - Голосіївський парк, парк Перемоги, парк Партизанської слави, метро Арсенальне, метро Гідропарк і України: участь в тур злетах, туристських заходах та ін.; по четверте, вирішити питання фінансової підтримки від ЗВО і спонсорів; по-п'яте, врахувати всі побажання, рекомендації та зауваження stakeholders; по-шосте, враховувати нормативне врегулювання співпраці зі стейкхолдерами (принцип урахування кон'юнктури ринку праці, принцип реалізації експертності стейкхолдерів); по-сьоме, раз на рік моніторити цілі освітньої програми та програмні результати з урахуванням потреб роботодавців, здобувачів вищої освіти, академічної спільноти, інших зовнішніх та внутрішніх стейкхолдерів.

Список використаних джерел:

1. Любіцева О.О. Етапи формування туристичної освіти в Україні [Електронний ресурс]. /Географія та туризм. 2012. Вип. 20. С. 4-11. - Режим доступу: http://nbuv.gov.ua/UJRN/gt_2012_20_3.
2. Науково-дослідна лабораторія туризму та краєзнавства НПУ ім. М.П. Драгоманова (2012-2016 рр.) / Обозний В.В. / К.: НПУ ім. М.П. Драгоманова.2012. 59 с.
3. Романенко О.В. Туризм: корекційна педагогіка, фізичне виховання. Практикум наукових досліджень: Навч. посіб. для студ. пед. вищ. навч. закл. К.: НПУ імені М.П. Драгоманова, 2012. 401 с.
4. Діяльність туристської самодіяльної організації: підручник / В.В. Абрамов; Харків. нац. ун-т міськ. госп-ва ім. О.М. Бекетова. Харків: ХНУМГ ім. О.М. Бекетова, 2020. 301 с.
5. Дехтяр В.Д. Основи оздоровчо-спортивного туризму. К.: Наук. світ, 2002. 202 с.
6. Фокін С.П. Діяльність туристської самодіяльної організації: навч. посіб.; Нац. авіац. ун-т. Київ: НАУ, 2014. 199 с.
7. Рудєв І.М. Діяльність туристської самодіяльної організації: [навчальний посібник]. Київ, 2006. 352 с.
8. Куриленко Т.С., Сищук Т.М., Чорна Ю.Е. Організація туристського походу виробничої технологічної практики як вдосконалення професійного самовизначення. Основи спортивного туризму в рекреаційній діяльності:

- збірник наукових праць [Електронний ресурс]. Харків: ХДАФК, 2016. 358 с. Режим доступу: <http://journals.urau.ua/index.php/wissn055>. С. 251-261.
9. Білодід А.О., Дем'яник М.В., Кисличенко Л.А. Одноденний туристський похід: краєзнавчий аспект. Пріоритети розвитку педагогічних та психологічних наук у ХХІ столітті: Збірник наукових робіт учасників міжнародної науково-практичної конференції (15–16 березня 2019 р., м. Одеса). Одеса: ГО «Південна фундація педагогіки», 2019. Ч. 1. 108 с. С.71-75.
 10. Половина И.П. Правда о войне. /Участникам Великой Отечественной войны посвящается/ К.: НПУ имени М.П. Драгоманова, 2009, 484 с. (на русском языке).
 11. Зражевська Д.А., Кизилкая А.О. Панюхно Є.В. Туристичний похід як практична складова майбутніх бакалаврів туризму. Психологія і педагогіка на сучасному етапі розвитку наук: актуальні питання теорії і практики: Збірник наукових робіт учасників міжнародної науково-практичної конференції (17-18 грудня 2021 р. м. Одеса). Одеса: ГО «Південна фундація педагогіки», 2021. С. 100-103.

УДК 623.648 + 372.891

Наровлянська Марина

*Український державний центр національно-патриотичного виховання,
краєзнавства та туризму учнівської молоді*

Особливості навчання орієнтуванню на місцевості в умовах воєнного стану

Стаття присвячена проблемі навчання прикладному орієнтуванню на місцевості з урахуванням особливостей воєнного стану. Запропоновано визначення та зміст поняття «прикладне орієнтування на місцевості». Проаналізовано відмінності спортивного та прикладного орієнтування, визначено значення прикладного орієнтування в житті та, зокрема, в екстремальних ситуаціях, в тому числі військового часу. Визначено особливості навчання орієнтуванню в сучасних умовах щодо різних категорій осіб. Запропоновано моделі навчання.

Ключові слова: орієнтування на місцевості, воєнний стан, дистанційне навчання

Narovienska M . Peculiarities of the training in orientation on the terrain under martial law. *The article is devoted to the problem of training in applied orientation on the terrain under martial law. The definition and content of the concept of "applied orientation on the terrain" are proposed. The differences between sports orienteering and applied orientation on the terrain are analyzed, the importance of applied orientation in life is determined, in particular, in extreme situations, including wartime. Peculiarities of training in orientation in modern conditions for different categories of people are determined. Learning models are proposed.*

Key words: orientation on the terrain, martial law, distance learning

Вступ. Вміння орієнтуватися на місцевості – важлива компетенція, необхідна в житті кожній людині. Навчання елементам орієнтування на місцевості є складовою навчальних програм середньої освіти з кількох предметів, що вивчаються у школі (захист Вітчизни, географія, природознавство, фізична культура), компонентом позашкільної освіти туристсько-спортивного, туристсько-краєзнавчого та національно-патріотичного профілів, а також обов'язково входить до програм підготовки військовослужбовців різних рівнів (солдат, сержантів, офіцерів). В той же час, досвід показує, що більшість населення не володіє в достатній мірі прикладними навичками орієнтування на місцевості. Військові дії, що відбуваються зараз на території нашої країни, призвели до збільшення попиту на прикладні знання та навички з орієнтування на місцевості, як з боку цивільних осіб (дітей, підлітків, дорослих), так і з боку військових, зокрема підрозділів територіальної оборони. В той же час, важливо відзначити, що навчання орієнтуванню в умовах воєнного стану вимагає особливого підходу, як щодо змісту, так і до методів навчання орієнтуванню на місцевості.

Аналіз публікацій. Проблемам навчання орієнтуванню на місцевості було присвячено низку досліджень різного часу та напрямку. Так, протягом багатьох років одним із найвідоміших авторів з методики навчання як прикладному, так і спортивному орієнтуванню, був Альошин В.М. [1, 2]. Грицишина Т.І. досліджувала особливості навчання орієнтуванню на місцевості дітей дошкільного віку [3]. Більшість досліджень останнього часу присвячені проблемам навчання спортивному орієнтуванню, як то роботи Березовського В.А. [4], Константінова Ю.С. та Плаголевої О.Л. й інших авторів. В той же час, досліджень, присвячених особливостям навчання прикладному орієнтуванню на місцевості в умовах воєнного стану, а також щодо використання для цього інформаційних технологій нами не виявлено.

Метою даної роботи є дослідження особливостей надбання компетенцій з орієнтування на місцевості в умовах військового часу.

Для вирішення цих завдань нами було проаналізовано запити на навчання орієнтуванню в сучасних умовах в Україні, форми й методи навчання, що використовуються протягом березня-травня 2022 року для навчання різних категорій слухачів, можливості та результативність використання для цього інформаційних технологій.

Виклад основного матеріалу. Протягом останніх десятиріч акцент у навчанні орієнтуванню на місцевості постійно зміщувався від прикладного орієнтування у бік спортивного орієнтування. На наш погляд, ця тенденція, що спостерігається не лише в Україні, пов'язана із активним розвитком спортивного орієнтування у світі, підвищенням масовості та видовищності, для чого Всесвітня Федерація Спортивного Орієнтування (IOF) докладає багато зусиль. В той же час, не зважаючи на всі позитивні риси цього виду спорту, він в змозі забезпечити оволодіння лише частиною, але не повним спектром, навичок та компетенцій, необхідних для прикладного орієнтування на місцевості, зокрема й в екстремальних умовах воєнного стану. І зараз виникла необхідність, не

припиняючи розвиток спортивного орієнтування, в той же час, повернути акцент у бік прикладного орієнтування.

До поняття “прикладного орієнтування на місцевості” ми включаємо такі ключові знання та навички:

- вміння визначати на місцевості сторони горизонту, як за допомогою компаса, так і без нього;
- вміння визначати точку свого місцезнаходження відносно орієнтирів, що є навколо;
- вміння визначати напрямок свого руху відносно сторін горизонту та оточуючих орієнтирів, а також визначати напрямок руху для повернення назад й реалізувати його;
- вміння визначати напрямок на видимі об'єкти відносно сторін горизонту;
- вміння користуватися топографічною картою (вміння орієнтувати карту, володіння поняттям “масштаб”, знання умовних знаків топографічних карт і вміння їх інтерпретувати, вміння інтерпретувати рельєф, нанесений на топографічну карту тощо);
- вміння визначати на карті місце свого розташування, контролювати за допомогою карти напрямок та маршрут свого руху;
- вміння планувати за картою маршрут руху та реалізувати його на місцевості;
- вміння рухатися по місцевості за описом маршруту, за визначеним азимутом, за лінійними орієнтирами тощо;
- вміння визначати небезпечні місця та безпечні маршрути, обирати безпечний шлях за картою та без неї;
- вміння визначати та реалізувати, як за допомогою карти, так і без неї, аварійний маршрут руху в екстремальних ситуаціях (втрата розуміння власного місцезнаходження, втрата карти та/або компаса, травма або поранення, погіршення погодних умов, обставини, пов'язані з бойовими діями тощо).

Треба звернути увагу, що топографічні карти та карти для спортивного орієнтування використовують різні умовні знаки й мають деякі інші особливості, що відрізняють їх. Тому навіть спортсменам-орієнтувальникам середнього та високого рівня для користування топографічною картою треба окремо ознайомитися з умовними знаками та деякими іншими особливостями топографічних карт. Як правило, не використовуються або мало використовуються в спортивному орієнтуванні й методи визначення сторін горизонт без компаса (за сонцем, зірками та місцевими ознаками), що, в свою чергу, є важливою складовою поняття “прикладне орієнтування на місцевості”. З іншого боку, деякі знання, що є необхідними спортсмену-орієнтувальнику, не використовуються у прикладному орієнтуванні на місцевості (наприклад, знання умовних знаків піктограм легенд). В той же час, більшість інших компетенцій, необхідних спортсмену-орієнтувальнику, є важливими і для прикладного орієнтування на місцевості.

Розглядаючи запити суспільства на навчання орієнтуванню на місцевості різних верств населення, треба відзначити, що останніми роками (до 2022 року) найбільший запит був на навчання спортивного орієнтуванню. Останнім часом збільшувався й інтерес до екстремальних змагань, пригодницьких перегонів тощо, складовою яких часто були елементи орієнтування на місцевості або спортивного орієнтування, в залежності від конкретного заходу. В той же час, навчання елементам топографії та прикладному орієнтуванню на місцевості мало більш формальний характер, як одна з складових, але не основна, частина навчальних програм з окремих шкільних предметів, позашкільної освіти, підготовки військових тощо. Але з початком активних військових дій на території нашої країни, як цивільні особи, так і військові, мали нагоду впевнитися у необхідності кожному володіти навичками прикладного орієнтування на місцевості. Так, багатьом цивільним довелося застосовувати вміння орієнтуватися (пересуваючись як пішки, так і на транспортних засобах) для евакуації із небезпечних районів в умовах, коли основні транспортні шляхи були знищені або стали небезпечними, а використовувати GPS-навігатори, до яких ми сьогодні звикли, було неможливо. А військовим вміння орієнтуватися стало необхідним для виконання бойових завдань. В обох випадках, від вміння орієнтуватися залежить життя людей. Зважаючи на це, зацікавленість навчанням прикладному орієнтуванню на місцевості останніми місяцями швидко зростає.

До дистанційного курсу з прикладного орієнтування на місцевості [5], який було підготовлено авторами в рамках програми “Знання для перемоги” Українського державного центру національно-патріотичного виховання краєзнавства і туризму учнівської молоді, та дистанційних змагань за результатами цього курсу долучилося більше 400 учасників з різних регіонів України. Також до авторів та до представників федерацій спортивного туризму та спортивного орієнтування останнім часом постійно звертаються представники територіальної оборони та інших підрозділів ЗСУ з проханням надати матеріали для навчання орієнтуванню на місцевості та провести навчальні заняття з відповідних дисциплін. Все це підтверджує зростання у суспільстві попиту на навчання прикладному орієнтуванню на місцевості.

Незважаючи на зростаючий попит, навчання орієнтуванню на місцевості в сучасних умовах не є простим завданням. Так, класичний досвід навчання орієнтуванню на місцевості, спирається, в першу чергу, на практичні заняття, більшість з яких має проводитися на місцевості, при досить незначній кількості теоретичних занять. Але проведення практичних занять на місцевості в умовах воєнного стану ускладнене через низку проблем:

- мінна небезпека, особливо в районах, де раніше велися активні бойові дії або наближених до зони бойових дій;
- небезпека зустрічі із диверсійно-розвідувальними групами, особливо в районах наближених до зони бойових дій;
- заборона на відвідування лісів, лісопарків та парків навіть у тилкових районах;

- заборона на розповсюдження картографічних матеріалів, що діє по всій території України.

Зазначені вище проблеми стосуються всіх категорій осіб, що навчаються орієнтуванню на місцевості в умовах воєнного стану. В той же час, є і проблеми специфічні для окремих категорій. Так, якщо йдеться про дітей та підлітків, багато з них зараз виїхали з місць свого постійного проживання й перебувають у більш безпечних районах України або за кордоном. В зв'язку з цим проведення очних занять із ними, зокрема й практичних занять на місцевості, зараз є ускладненим, а часто й неможливим. При навчанні орієнтуванню військових і бійців територіальної оборони однією з основних проблем є нестача часу для ґрунтового навчання і глибокого оволодіння знаннями й навичками, водночас із підвищеною відповідальністю за результати навчання.

В цих умовах оптимальним варіантом навчання прикладному орієнтуванню ми вважаємо комбінацію дистанційного курсу та практичних занять – майстер-класів на місцевості.

Дистанційний курс має включати теоретичні матеріали у структурованому форматі комп'ютерних презентацій та практичні завдання для оволодіння необхідними навичками, які можуть бути виконані без виходу на місцевість. З метою більш глибокого оволодіння матеріалом, за можливості, бажано організувати он-лайн лекції або консультації, під час яких викладач має змогу прокоментувати навчальні матеріали, а слухачі – поставити питання викладачу та уточнити незрозумілі моменти. У випадку, коли організація таких онлайн занять за одночасної участі викладача та слухачів є неможливою, можна використовувати презентації із накладанням на них звукової доріжки – коментаря викладача до презентації. Важливо врахувати, що такі дистанційні курси окрім теоретичного матеріалу мають обов'язково включати і вправи, ігри, тестові завдання тощо для початкового відпрацювання практичних навичок. Застосування такого дистанційного курсу допомагає вирішити ряд завдань:

- залучити до навчання слухачів, які знаходяться на відстані від викладача (зокрема, залучати до навчання дітей, які тимчасово виїхали в безпечні регіони, або залучати до викладання спеціалістів, які знаходяться в іншому регіоні);
- зекономити час, необхідний для очного навчання (особливо актуально при навчанні військових, а також в ситуаціях, коли концентрація багатьох слухачів в одному місці на тривалий час є небезпечною);
- забезпечити індивідуальний підхід до кожного слухача (кожний витрачає на засвоєння матеріалу стільки часу, скільки необхідно саме для нього).

В той же час, необхідно розуміти, що лише дистанційний курс не може забезпечити оволодіння компетенцією орієнтування на місцевості. Після проходження дистанційного курсу обов'язково потрібні практичні заняття на місцевості. У випадку навчання дітей та підлітків, якщо немає можливості зараз організувати такі практичні заняття, то їх може бути відтерміновано до покращення ситуації, повернення слухачів додому тощо. Але при організації

навчання орієнтуванню військовослужбовців та бійців територіальної оборони, практичні заняття на місцевості мають бути організовані обов'язково. Під час таких занять необхідно:

- забезпечити оволодіння базовими практичними навичками визначення сторін горизонту, роботи із компасом, орієнтування карти, тощо;
- звернути увагу на можливі помилки, яких найчастіше припускаються недосвідчені особи при орієнтуванні на місцевості;
- обговорити тактичні варіанти дій в різних ситуаціях, зокрема й таких, які потребують орієнтування на місцевості в бойових та наближених до бойових умовах.

Висновки. Дистанційне навчання не має бути альтернативою класичним формам. В більшості випадків дистанційне навчання – це вимушений крок, коли ситуація не дозволяє організувати очне навчання. В той же час, як показує досвід, навіть за можливості організації очного навчання, доцільним є застосовувати елементи дистанційного навчання для попередньої підготовки слухачів перед очними заняттями (при роботі із дорослими), а також для повторення та кращого усвідомлення матеріалу після очних занять (при роботі із дітьми, а в деяких випадках і для дорослих).

Отже прикладне орієнтування на місцевості – важлива компетенція, як для дітей, так і для дорослих, як для військових, так і для цивільних. Запит на навчання орієнтуванню на місцевості зростає в умовах воєнного часу. В той же час, військовий час накладає ряд обмежень, щодо організації навчання. Вирішити ці проблеми, частково, може дистанційне навчання.

Список використаних джерел:

1. Алешин В.М., Серебренников А.В. Туристская топография. М. : Профиздат, 1985. 160 с.
2. Алешин В.М. Карта в спортивном ориентировании. М. : Физкультура и спорт, 1983. 152 с.
3. Грицишина Т.І. Формування вмінь орієнтування на місцевості у дітей старшого дошкільного віку засобами краєзнавчо-туристської діяльності в умовах дошкільного навчального закладу. URL: http://virtkafedra.ucoz.ua/el_gurnal/pages/vyp5/grishishina.pdf (дата звернення: 28.05.2022)
4. Березовський В.А. Методика навчання спортивного орієнтування учнів старшої школи в процесі фізичного виховання : автореф. дис. ... канд. пед. наук : 13.00.02. Київ, 2017. 18 с.
5. Дистанційний навчальний курс «Знайомимось з орієнтуванням на місцевості» URL: <https://drive.google.com/file/d/1hxzMz48Mw-GSmsA3O19ld5roOJ87Z1LD/view?usp=sharingO> (дата звернення: 28.05.2022)

Лабарткава Валентина, Худоба Володимир, Лабарткава Костянтин

*Львівський державний університет фізичної культури
імені Івана Боберського*

Спортивно-оздоровчий туризм, як складова частина програми фізичного виховання студентів спеціальності «Туризм»

У статті проаналізовано роль спортивно-оздоровчого туризму у програмі фізичного виховання студентів. Висвітлено результати опитування щодо ставлення студентів спеціальності «Туризм» до фізичного виховання загалом та спортивно-оздоровчого туризму, як складової частини програми фізичного виховання у закладі вищої освіти.

***Ключові слова:** спортивно-оздоровчий туризм, опитування, фізичне виховання, туризм, студенти.*

Labartkava V., Khudoba V., Labartkava K. Sports and health tourism, as part of the program of physical education of students majoring in "Tourism". The role of sports and health tourism in the student's physical education program have been analysed. The results of the survey on the student's majoring attitude in "Tourism" to physical education in general and sport and health tourism, as a part physical education program in the higher education have been revealed.

***Key words:** sports and health tourism physical education, survey, education, tourism, students*

Постановка проблеми. Навчання у закладах вищої освіти (ЗВО) характеризується емоційною та інтелектуальною напругою на фоні дефіциту рухової активності. Через це процес навчання студентів уповільнюється, інколи викликає нервово-психічні зриви та різноманітні розлади серцево-судинної системи. Зокрема, це відбувається через невідповідність національної системи фізичного виховання сучасним вимогам, фізичні тренування не забезпечують обсяг рухової активності необхідної для молодого людини; недостатньо враховуються індивідуальні інтереси та потреби студентів [3]. Таким чином, організація і зміст фізичного виховання у закладах вищої освіти повинні бути оновлені.

Аналіз літературних джерел. Дефіцит рухової активності та його негативний вплив на здоров'я студентів ЗВО досліджували В.О. Сутула, І.Г. Бондаренко, Є.В. Селіванов, І.Є. Лапичак, А.В. Соловей, М.К. Gasek, G.M. Kosiba, А.В. Wojtowicz. Проблема компенсації негативних наслідків дефіциту рухової активності засобами фізичної підготовки студентів була і залишається домінуючою в дослідженнях значного числа фахівців з фізичного виховання студентської молоді – О.Л. Благий, М.Ю. Ячнюк, А.В. Цьось, А. Підмога,

О.М. Колумбет, Т.Ю. Круцевич, М.І. Patey et al., R. Podstawski, P. Markowski, С.Т. Clark та ін.

Досвід організації спортивно-оздоровчого туризму як одну з перспективних форм залучення студентів до рухової активності досліджено у працях С.В. Дмитрука, М.Ю. Коллегаєва, І.О. Денисенко, К.В. Лабарткава, А.В. Єрка, М.Ю. Ячнюка.

Проте, більшість наукових робіт мають констатуючий характер. Зокрема, недостатньо досліджено проблеми визначення перспектив застосування різних видів рухової активності на прикладі елементів спортивно-оздоровчого туризму, у тому числі конкретних видів фізичних вправ, які забезпечують раціональні режими для конкретної спеціальності ЗВО [1, 5, 6, 7].

Мета статті – проаналізувати сутність спортивно-оздоровчого туризму у програмі фізичного виховання студентів ЗВО, визначити їх ставлення та побажання до занять спортивно-оздоровчим туризмом загалом та до окремих його видів.

Виклад основного матеріалу дослідження. На базі кафедри спортивного туризму та кафедри туризму Львівського державного університету фізичної культури імені І. Боберського було проведено опитування щоб визначити ставлення студентів спеціальності «Туризм» до занять фізичним вихованням та включення в програму фізичного виховання елементів спортивно-оздоровчого туризму. Опитування було зроблено у вигляді анкетування і складалось з одинадцяти питань, вісім з яких профільного змісту та три загального (дані студента: вік, стать, ЗВО, факультет, кафедра, курс навчання).

Участь в опитуванні прийняли загалом 90 студентів (28 студентів та 62 студентки), їх вік – 17–25 років, навчаються на бакалаврському рівні спеціальності «Туризм» кафедри туризму та кафедри спортивного туризму факультету туризму.

Одним із ключових питань анкетування було питання щодо задоволення студентів змістом системи фізичного виховання ЗВО. Згідно результатів опитування серед студентів повністю задоволеними змістом системи фізичного виховання виявились лише 22% студентів, в цілому задоволеними змістом системи фізичного виховання у ЗВО виявились – 45%. Для 7% студентів байдуже на зміст фізичного виховання, 11% вказали, що потрібно міняти щось в дусі часу. 8% опитаних вказали, що не задоволені змістом системи фізичного виховання у ЗВО, а 7% обрали, що фізичне виховання не потрібно взагалі (Рис. 1).

Наступним із ключових питань профільного змісту є ставлення студентів до включення в програму з фізичного виховання спортивно-оздоровчого туризму. Аналізуючи відповіді ми з'ясували, що студенти в більшості позитивно ставляться до включення в програму з фізичного виховання спортивно-оздоровчого туризму, зокрема у 83% опитаних вказали, що позитивно ставляться, 11% – байдуже та 6% – негативно (Рис. 2).

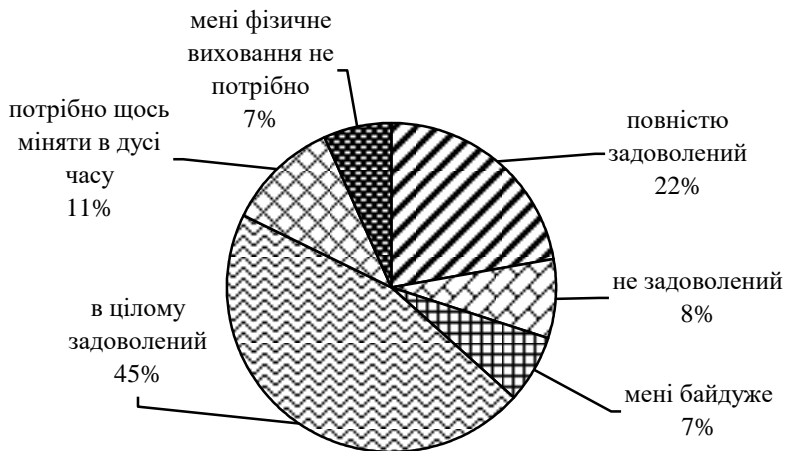


Рис. 1. Задоволення студентів змістом системи фізичного виховання ЗВО

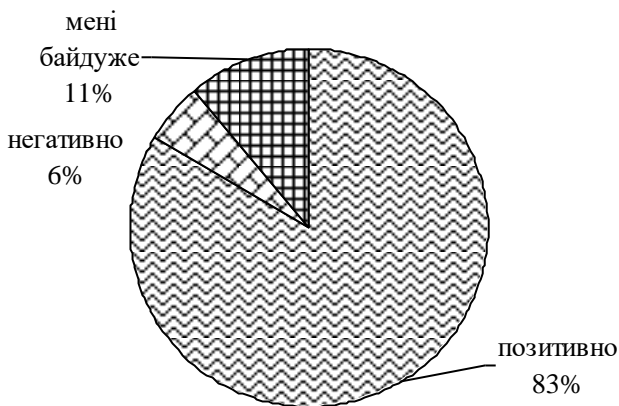


Рис. 2. Ставлення студентів до включення в програму з фізичного виховання спортивно-оздоровчого туризму

На питання профільного змісту про значення різних видів спортивно-оздоровчого туризму в житті сучасного суспільства, студенти спеціальності «Туризм» дали відповідь, що різні види спортивно-оздоровчого туризму мають високе значення – 64% (Рис. 3).

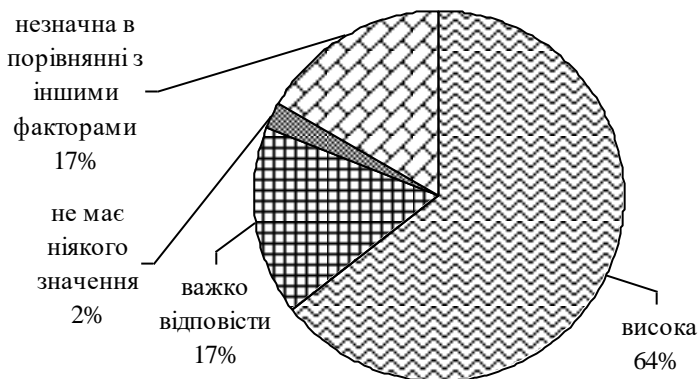


Рис. 3. Значення різних видів спортивно-оздоровчого туризму в житті сучасного суспільства

У наступному питанні анкети нас цікавила відповідь студентів щодо найбільш привабливих видів туризму для студента. Було запропоновано наступні види туризму: культурно-пізнавальний (екскурсійний) туризм, пішохідний туризм (активний відпочинок в природних умовах туристських походах), рекреаційний (лікувально-відновлювальний) туризм та спортивний туризм (змагання) (табл. 1). Студенти мали можливість обрати декілька варіантів.

Таблиця 1.

Найбільш привабливі види туризму для студента

Варіант відповіді	%
Культурно-пізнавальний (екскурсійний) туризм	21%
Пішохідний туризм (активний відпочинок в природних умовах туристських походах)	19%
Рекреаційний (лікувально-відновлювальний) туризм	0%
Спортивний туризм (змагання)	8%
Культурно-пізнавальний (екскурсійний) туризм; пішохідний туризм (активний відпочинок в природних умовах туристських походах)	19%
Культурно-пізнавальний (екскурсійний) туризм; пішохідний туризм (активний відпочинок в природних умовах туристських походах); рекреаційний (лікувально-відновлювальний) туризм	4%
Культурно-пізнавальний (екскурсійний) туризм; пішохідний туризм (активний відпочинок в природних умовах туристських походах); спортивний туризм (змагання)	2%
Культурно-пізнавальний (екскурсійний) туризм; рекреаційний (лікувально-відновлювальний) туризм	3%

Варіант відповіді	%
Культурно-пізнавальний (екскурсійний) туризм; рекреаційний (лікувально-відновлювальний) туризм; спортивний туризм (змагання)	0%
Культурно-пізнавальний (екскурсійний) туризм; спортивний туризм (змагання)	1%
Пішохідний туризм (активний відпочинок в природних умовах туристських походів); рекреаційний (лікувально-відновлювальний) туризм	5%
Пішохідний туризм (активний відпочинок в природних умовах туристських походів); рекреаційний (лікувально-відновлювальний) туризм; спортивний туризм (змагання)	0%
Пішохідний туризм (активний відпочинок в природних умовах туристських походів); спортивний туризм (змагання)	15%
Рекреаційний (лікувально-відновлювальний) туризм; спортивний туризм (змагання)	3%

Опрацювавши отримані дані, ми з'ясували, що найбільш привабливими видами туризму для студентів є культурно-пізнавальний (екскурсійний) туризм – 21% та пішохідний туризм, (активний відпочинок в природних умовах туристських походів) – 19%, а також їх поєднання – 19%.

На питання анкети про найпривабливіші для занять різновиди туризму респонденти з переліку поданих різновидів туризму обирали три види та вказували їх пріоритетність (де 1 – найпривабливіший, 3 – менш вагомий) (табл. 2).

Таблиця 2.

Найпривабливіші для занять різновиди туризму

Різновид туризму	Найпривабливіший	Привабливий	Менш вагомий
Походи вихідного дня	71%	19%	10%
Туристські зльоти та фестивалі	18%	50%	32%
Туристські багатоденні походи	41%	29%	30%
Змагання з туристських походів	17%	33%	50%
Змагання з туристського багатоборства	0%	0%	0%
Туристські навчальні збори	22%	45%	33%
Навчальні спеціалізовані заняття в спортзали	35%	31%	34%

Найбільш привабливими студенти обрали походи вихідного дня – 71%, привабливими – 50% туристські зльоти та фестивалі, а менш вагомими обрали 50% студентів змагання з туристських походів.

У питанні щодо найнеобхідніших елементів техніки пішохідного туризму студенти обирали не більше трьох варіантів зі запропонованих елементів: орієнтування на місцевості, визначення відстані та/або висоти, в'язання вузлів,

укладання наплічника, надання долікарської допомоги, розпалювання багаття, встановлення намету, підйом і спуск по мотузці, навісні переправи. Результати цього питання показали, що найнеобхіднішими, на думку студентів, є орієнтування на місцевості – 60%, надання долікарської допомоги – 10% та по 7% на розпалювання багаття та встановлення намету (Рис. 4). Результати щодо поєднання елементів техніки пішохідного туризму наступні: поєднання орієнтування на місцевості, надання долікарської допомоги та встановлення намету – 20%, поєднання елементів з орієнтування на місцевості, укладання наплічника, надання долікарської допомоги та поєднання орієнтування на місцевості, розпалювання вогню та встановлення намету обрали по 9% кожне поєднання.

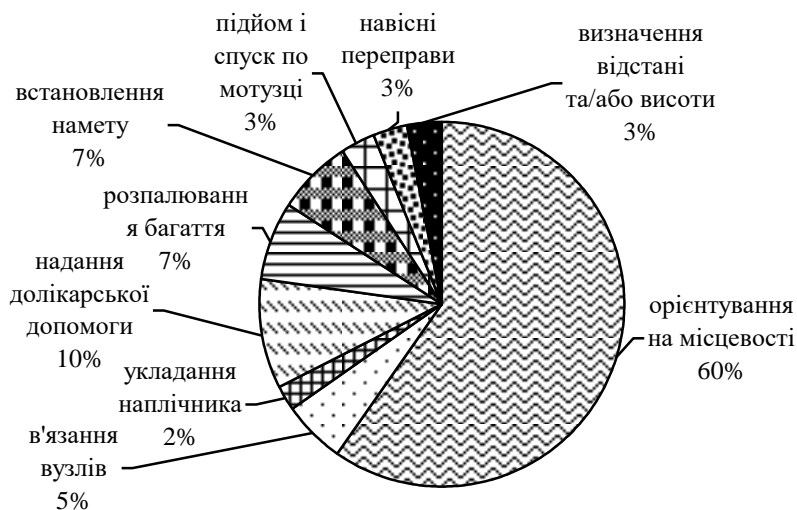


Рис. 4. Найнеобхідніші елементи техніки пішохідного туризму

На питання про вміння і навички в пішохідному поході респонденти обирали найбільш важливі для підготовки туриста із запропонованого переліку: техніка пішохідного туризму, техніка подолання природних та штучних перешкод, техніка страховки та самостраховки, техніка бівуачних робіт, техніка рятувальних робіт, техніка переправ. Студенти мали можливість обрати не більше трьох варіантів. На думку студентів найбільш важливими вміннями та навичками є техніка подолання природних та штучних перешкод – 24%, техніка пішохідного туризму – 22% та техніка страховки та самостраховки – 22% (Рис. 5). Поєднання найбільш важливих вмінь та навичок наступні: техніка подолання природних та штучних перешкод, техніка страховки та самостраховки, техніка рятувальних робіт – 17%, техніка пішохідного туризму, техніка подолання природних та штучних перешкод, техніка рятувальних робіт – 12%, техніка

пішохідного туризму, техніка подолання природніх та штучних перешкод, техніка страхівки та самострахівки – 9%.

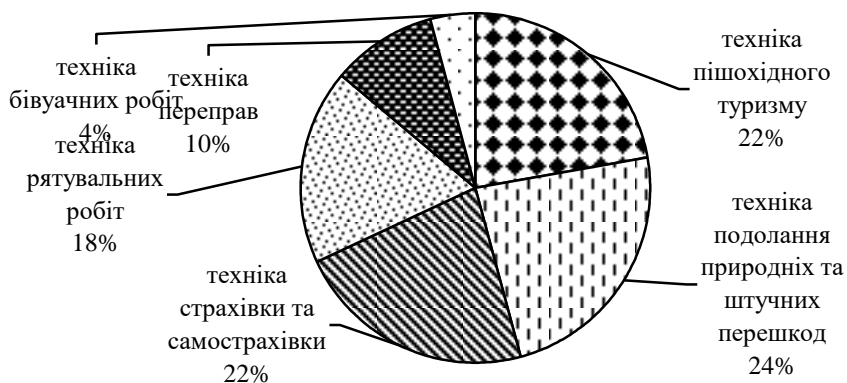


Рис. 5. Найбільш важливі вміння та навички в пішохідному поході

У питанні про рухові здібності яким має оволодіти турист (пішохідник) для спортивного вдосконалення в багатоденних туристських походах. Було запропоновано здібності, з яких студенти обирали не більше трьох: силові здібності, швидкісні здібності, координаційні здібності, загальна витривалість, спеціальна витривалість, швидкісно-силові здібності. Згідно результатів опитування більшість студентів обрали наступні здібності: координаційні здібності – 21%, загальну витривалість – 21% та силові здібності – 18% (Рис. 6).

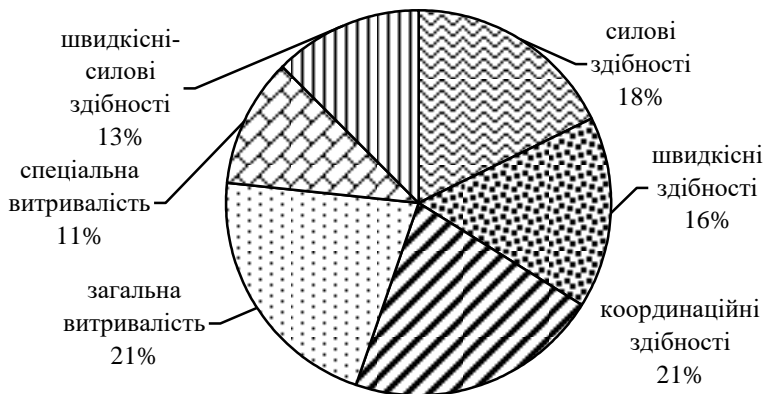


Рис. 6. Рухові здібності якими повинен володіти турист (пішохідник) для спортивного вдосконалення в багатоденних туристських походах

Результати вищенаведених питань показали рівень знань студентів з спортивно-оздоровчого (пішохідного) туризму та на що потрібно звернути більше уваги при розробці навчальної та робочої програм фізичного виховання з елементами спортивно-оздоровчого туризму.

Висновки. Проведене соціологічне дослідження та аналіз отриманих даних дозволяють зробити наступні висновки:

1. Задоволення студентів змістом системи фізичного виховання у ЗВО є неоднаковим. Проте більшість з них є в цілому задоволені чи повністю задоволені.

2. Ставлення студентів до включення в програму з фізичного виховання спортивно-оздоровчого туризму є позитивним.

3. Найбільш привабливими видами туризму для студентів виявились культурно-пізнавальний (екскурсійний) туризм, пішохідний туризм (активний відпочинок в природних умовах туристських походів), а також їх поєднання.

4. У визначенні пріоритету найпривабливіших різновидів туризму для занять студенти найпривабливішими обрали походи вихідного дня, привабливими – туристські зльоти та фестивалі. Менш привабливими для студентів виявились змагання з туристських походів.

5. У питанні щодо найнеобхідніших елементів техніки пішохідного туризму студенти обирали орієнтування на місцевості, надання долікарської допомоги та розпалювання багаття, встановлення намету.

6 Найбільш важливими вміннями і навиками в пішохідному поході респонденти обрали техніку подолання природних та штучних перешкод, техніку пішохідного туризму та техніку страхівки та самострахівки.

7. Рухові здібності якими має оволодіти турист (пішохідник) для спортивного вдосконалення в багатоденних туристських походах більшість студентів обрали координаційні здібності, загальну витривалість та силові здібності.

8. Питання анкети відобразили рівень знань студентів з спортивно-оздоровчого (пішохідного) туризму.

Перспективи подальших досліджень. На основі отриманих даних анкетування буде розроблено програму спортивно-оздоровчого туризму як складову частину програми фізичного виховання, в яку буде включено найкращі види, різновиди туризму та комплекс вправ для покращення рухової активності студентів.

Список використаних джерел:

1. Єрко А.В. Конструктивно-географічні засади організації спортивно-оздоровчого туризму Волинської області.: дис. ... канд. геогр. наук : 11.00.11. Волинський національний університет імені Лесі українки. Луцьк, 2021. 244 с.
2. Лабарткава К.В., Лабарткава В.К. Аналіз ставлення студентів 17-18 років спеціальності «Туризм» до спортивно-оздоровчого туризму як складової фізичного виховання. Scientific Collection «InterConf», (48): with the Proceedings of the 8th International Scientific and Practical Conference

- «Challenges in Science of Nowadays» (April 4-5, 2021). Washington, USA: EnDeavours Publisher, 2021. С. 1047-1052.
3. Лабарткава В.К., Лабарткава К.В., Кушнір І.С., Заліско О.К. Динаміка стану фізичної підготовленості студентів 17-18 років напряму «Туризм» під час міжсезонного етапу. *Науковий часопис Національного педагогічного університету імені М. П. Драгоманова*. Серія № 15. Науково-педагогічні проблеми фізичної культури (фізична культура і спорт): зб. наукових праць / За ред. О. В. Тимошенка. Київ : Видавництво НПУ імені М.П. Драгоманова, 2020. Випуск 8 (128) 20. С. 96-101. [https://doi.org/10.31392/NPU-nc.series.15.2020.8\(128\).22](https://doi.org/10.31392/NPU-nc.series.15.2020.8(128).22)
 4. Освітня програма рівня вищої освіти «Бакалавр» спеціальності 242 «Туризм» [Електронний ресурс]. Режим доступу: <http://ldufk.edu.ua/files/Nauka/zvit/bakal%20z%20turizmu%20obsl..pdf>
 5. Ячнюк М.Ю. Технологія впровадження засобів активного туризму в рекреаційну діяльність студентської молоді : автореф. дис. ... канд. наук з фіз. виховання та спорту : 24.00.02; Нац. ун-т фіз. виховання і спорту України. Київ, 2016. 20 с.
 6. Zanevskyu, I.P., & Labartkava, K.V. (2020). Trans-season reliability of the physical fitness testing in students of the “Tourism” speciality. *Theory and Methods of Physical Education*, 20(2), 95-101. <https://doi.org/10.17309/tmfv.2020.2.05>
 7. Zanevskyu I. Sport Health Tourism in the Fitness Program for the Student’s Youth / Zanevskyu I., Labartkava K. // *Proceedings Book 7th International Conference on Science Culture and Sport (15–18 October 2020)*. Ekim, 2020. P. 46.

СЕКЦІЯ 6

Екологічні аспекти туризму та рекреації

УДК 911+908

Топольний Федір

Центральноукраїнський національний технічний університет

Гелевера Ольга

*Центральноукраїнський державний педагогічний університет ім. Володимира
Винниченка*

Еколого-економічний вплив урановидобувної галузі на розвиток Кропивниччини

Уранові шахти України є лише на Кропивниччині. Оскільки уранова руда не є товаром, то ці шахти адміністративно і фінансово підпорядковані іншій області, яка не дуже зацікавлена у розвитку “чужої” території. Місцева влада також не використовує наявних важелів впливу на покращання ситуації. Реальним є заліснення санітарно-захисних смуг і наведення належного порядку на території шахти і організації на цих об’єктах туристичних маршрутів.

***Ключові слова:** уранові шахти, еколого-економічний стан, індустріальний туризм.*

Topolnyi F., Helevera O. Environmetal and economic impact of the uranium mining industry on the development of the Kropyvnytskyi. *There are uranium mines in Ukraine only in the Kropyvnytskyi region. As uranium ore is not a commodity, these mines are administratively and financially subordinated to another region, which is not very interested in the development of “foreign” territory. Local authorities also do not use the existing levers to improve the situation. The afforestation of sanitary protection strips and the establishment of proper order on the territory of the mine and the organization of tourist routes on these objects are real.*

***Keywords:** uranium mines, ecological and economic condition, industrial tourism.*

Постановка проблеми. Вперше про новий хімічний елемент людство дізналося у 1789 році, коли німецький хімік Мартин Генріх Клапрот отримав нову металоподібну речовину чорного кольору, яку він назвав ураном. У 1841 році француз Ежен Пеліго довів, що то був оксид урану, а власне уран має сіро-сталевий колір. На початку ХХ століття невеликі кількості уранових руд добували в основному для отримання з них радію, а також для виготовлення деяких фарб і каталізаторів.

У 1938 році було відкрито явище поділу урану, яке супроводжується виділенням великої кількості енергії. Інтерес до цього елемента, який не мав майже ніякого практичного значення, став колосальним: майже всі куточки планети були обстежені на його наявність. Виявилось, що урану на Землі більше, ніж срібла, вісмуту, ртуті... У середньому в земній корі міститься близько

0,0003%, а в 1 метрі кубічному морської води є 3,3мг цього елемента. Проте, великих концентрацій урану в гірських породах немає – це дуже сильно розсіяний елемент у природі.

Виклад основного матеріалу. У наш час до уранових руд відносять ті гірські породи, в яких вміст урану перевищує 0,1%. Зустрічаються породи, у яких вміст урану перевищує 1%. На території Європи такі породи відсутні. В Україні видобувають уранову руду лише на трьох шахтах Кропивниччини. Ця руда відноситься до класу бідних, або убогих руд із вмістом металу 0,1-0,15%. Це означає що із 1 тони руди можна отримати дещо більше 1 кг урану. Проте не будь-який уран здатний підтримувати ланцюгову ядерну реакцію. Уран-238, частка якого в природній суміші ізотопів складає 99,28%, на це не здатний. На частку іншого ізотопу, урану-235, припадає 0,72%. Тобто, в 1 тонні уранової руди міститься лише близько 10 грам того металу, який здатний в ядерних реакторах перетворитися в енергію, що еквівалентна спалюванню 50 тон кам'яного вугілля.

Особливістю уранової руди є те, що вона не є товаром у звичному розумінні через дуже низький вміст корисного металу, її не можна продати. Тому ці шахти не можуть бути фінансово незалежними. Всю руду із тутешніх шахт відправляють на Східний гірничо-збагачувальний комбінат (Схід ГЗК) у м Жовті Води Дніпропетровської області, де з руди виділяють уран (отримують концентрат урану), який вже має ціну і його вже можна продавати, але ще не можна використовувати в якості ядерного палива або зброї. Для цього необхідно уран збагатити, тобто підняти частку U^{235} від 0,72% до 5%, щоб його можна було використовувати в якості палива в ядерних реакторах. А якщо його збагатити понад 20%, то і виготовляти атомну зброю можна.

Оскільки Україна є без'ядерною державою, то вона не має права здійснювати збагачення урану. З цієї причини, ми як держава включені у міжнародний ринок урану. На міжнародному ринку торгують не збагаченим ураном, а лише його концентратом. Там ціну встановлює ринок. А ціна на уран дуже мінлива, як і відношення до ядерної енергетики. Для прикладу: у 2007 році ціна 1 кг урану досягла 300 дол. США, а в 2016 році був зафіксований мінімум у розмірі 40 дол./кг. У світі вважається економічно рентабельним виробництво урану із собівартістю не більше 30 дол./кг. Собівартість виробництва урану по Схід ГЗК приблизно 120 дол./кг. На даний час ціни на уран фіксуються приблизно на рівні 100 дол./кг (рис.1).

У 2018 році Національна комісія, що здійснює державне регулювання у сферах енергетики та комунальних послуг (НКРЕКП) затвердила ціну на урановий концентрат 75 доларів за кілограм, що нижче собівартості його видобутку в Україні. Тепер шахтарі оббивають пороги різних державних установ, вимагаючи виплати їм заборгованості по зарплаті. А коли ціна значно перевищувала собівартість, то надприбутки не вкладувалися у модернізацію виробництва, А куди вони поділись? У Південно-Африканській Республіці, наприклад, видобувають уран із руд, які містять цього металу всього 0,01% і це їм вигідно, тому що поряд з ураном вони видобувають й інші корисні елементи,

включаючи і золото. Невже у наших рудах немає нічого іншого цінного крім урану?



(<https://tradingeconomics.com/commodity/uranium>)

Рис. 1. Ціна уранового концентрату на світових ринках у доларах за фунт

Технологія видобутку уранової руди наступна: Із шахт на денну поверхню подається подрібнена порода, яка за допомогою радіометричного сепаратора ділиться на 3 фракції: руда із вмістом урану понад 0,1%; забалансова руда, у якій вміст урану знаходиться у межах 0,1-0,05% і “пуста” порода. Першу фракцію відправляють на переробку у м. Жовті Води на Схід ГЗК. Другу і третю фракції складують у відвали. Після повного відпрацювання економічно рентабельних запасів і переробки забалансової руди шахта знімається з експлуатації.

Україна має великі запаси урановмісних порід, які представлені переважно гранітами, що дозволяє проходити очисні блоки великих об’ємів, а гірські виробки без кріплення, відносно невеликі водні потоки до гірських виробок, відносно прості заходи щодо радіаційного захисту завдяки невеликому вмісту урану в рудах. Об’єктивно це є передумовою здешевленню продукції.

Кропивниччина є єдиною областю в Україні, на території якої видобувають уранову руду. Але тут немає жодного навчального закладу, який готував би фахівців для цієї галузі. Приїжджі кадри тут працюють часто як заробітчани. Їх не цікавить розвиток краю.

Відомо що уран і його похідні випромінюють лише альфа-частки, які мають досить велику іонізаційну здатність. Але енергія цих часток витрачається при контакт з першими клітинами середовища, викликаючи їх руйнування. А

тому їх пробіг у тканинах не перевищує кількох міліметрів, чого не достатньо навіть для проходження мертвого шару шкіри людини, а у повітрі пробіг цих частинок не перевищує 8 см. Тому радіаційний ризик при зовнішньому опроміненні альфа-частинками відсутній, чого не можна сказати про внутрішнє опромінення.

Внутрішнє опромінення відбувається тоді, коли атом урану, або його похідні знаходяться в середині організму. Попадання цих атомів в організм можливе лише із пилом. Як цього не допустити? Дуже просто. Заховати всі рудні двори шахт, кар'єрів, особливо гранітних, у лісі. У лісі мало вітрів, які розносять пил у довкілля, в населені пункти, у помешкання.

Уран у нашому краю почали добувати із 60-х років минулого століття. У той час такі роботи були під великим секретом. У ті роки місцева влада не могла, напевне, впливати на роботу таких об'єктів. Тому про охорону довкілля, зменшення негативного впливу цього специфічного виробництва на людину особливо не турбувалися.

У наш час одних прокурорів в області біля десятка, та й заплата у кожного біля сотні тисяч гривень на місяць. Це їхня робота слідкувати за дотриманням природоохоронного законодавства. А законом передбачено навколо кожного із таких об'єктів як шахти і кар'єри мати санітарно-захисні смуги. Їх слід заліснювати, а не роздавати під городи і дачі. І над прокурорами в області є керівництво, обране народом, яке вміє давати вказівки садити мільйон чорнобривців, бо вони до виборів зацвітуть, а дерева не виростуть. А підказати правоохоронцям, щоб вони дбали і про людей, а не лише про свої кишені, часу напевне немає. Проте є час спекулювати на урановій проблемі.

По радіо періодично звучать передачі “52 вікенди”, де рекламують привабливі місця для рекреації. Майже всі області у цих передачах заманюють до себе туристів. Не має передач лише про Кропивниччину. У перенасиченому промисловістю Кривому Розі активісти організували індустріальний туризм. Водять туристів по шахтах, кар'єрах. І цим прославляють свій край. А в нас є уранові шахти! Це ж яка може бути туристична фішка! Але вони не наші. На звичайне відвідування цих об'єктів необхідно брати дозвіл у Жовтих Водах. Та й дорогу до шахти хоча б нормальну слід зробити, провести пристойний благоустрій території тощо. Та і територію рудного двору напевне слід огородити, а не лише поставити таблички “обережно радіація”. А це зайві клопоти. Хочеться надіятись, що нове керівництво туристичною галуззю в області зрушить з мертвої точки нерозкриті резерви краю в цій сфері.

Висновки. Пропонуємо території ліквідованих урановидобувних підприємств перетворювати на радіаційно-екологічні заповідники, що підлягають залісненню та охороні. Адже вже були намагання крадіжок радіоактивно забрудненого металу, який тут наявний у значних кількостях. Зокрема, 1988 року була ліквідована радіаційна аварія на території обласного будівельно-монтажного тресту “Кіровоградбуд”. За наслідками проведеної дезактивації на вищевказаному об'єкті певна кількість радіоактивних речовин та забрудненого обладнання було зібрано у 224 металевих контейнерах та

залишалась на землях колишнього Веселівського кар'єру (територія міста Кропивницький). 13 липня 2017 року трапилось несанкціоноване розкриття захоронення радіоактивних відходів на території даного кар'єру. Частку металевих контейнерів викрадено. Тому після припинення експлуатації урановидобувних шахт на їхньому місці необхідно створювати природно-заповідні об'єкти, територія яких добре охороняється від самовільного вивезення металевого устаткування. Також ці території потрібно якомога швидше заліснити для зменшення надходження радіоактивного пилу з відвалів на населені пункти.

Список використаних джерел:

1. Гелевера Ольга. Екологічний аспект діяльності уранодобувних шахт Кіровоградської області. *Екологічний вісник*, №1 (119), 2019. С. 26-28.
2. Топольний Ф.П., Гелевера О.Ф. Життя в краю підвищеної радіації. Кропивницький: Видавець Лисенко В.Ф., 2019. 125 с.
3. Vasil Lyashenko, Oleh Khomenko, Fedor Topolnij, Olha Helevera. Substantiation of technologies and technical means for disposal of mining and metallurgical waste in mines. *Technology audit and production reserves*, № 3 (53), P. 4-11, DOI: 10.15587/2706-5448.2020.200897.
4. Lyashenko V., Khomenko O., Golik V., Topolnij F., Helevera O. Substantiation of environmental and resource-saving technologies for void filling under underground ore mining. *Technology Audit And Production Reserves*, № 2/3(52), P. 9–16, DOI: 10.15587/2312-8372.2020.200022.

УДК 911.3+338.48

Гуштан Катерина

*Державний природознавчий музей НАН України
ВСП Львівський фаховий коледж ЛНУП*

Боруцька Юлія

*ВСП Львівський фаховий коледж ЛНУП
Львівський національний університет природокористування*

Рибак Стефанія

ВСП Львівський фаховий коледж ЛНУП

Національно-патріотичне виховання як невід'ємна складова при проведенні навчальних практик для студентів спеціальності 242 «Туризм»

У статті розглянуто актуальність національно-патріотичного виховання при підготовці майбутніх фахівців зі спеціальності «Туризм» на прикладі навчальної практики «Екологічні маршрути». Приділено велику увагу меті, завданням та організаційним аспектам навчальної практики, як важливої складової освітнього процесу.

Ключові слова: національно-патріотичне виховання, практична підготовка студентів, навчальна практика, спеціальність «Туризм».

Hushtan K., Borutska Yu., Rybak S. National-patriotic education as an integral part of training practices for students of 242 «Tourism» specialty. The article considers the relevance of national-patriotic education in the training of future specialists in the specialty "Tourism" on the example of educational practice "Ecological routes". Much attention is paid to the purpose, objectives and organizational aspects of educational practice as an important component of the educational process.

Key words: national-patriotic education, practical training of students, educational practice, 242 «Tourism» specialty.

Постановка проблеми та її зв'язок із важливими науковими чи практичними завданнями. Практична підготовка студентів коледжу є обов'язковим компонентом освітньо-професійної програми для здобуття кваліфікаційного рівня та відіграє важливу роль в адаптації студентів до сучасних вимог ринку праці. Організація практичної підготовки студентів регламентується Законом України «Про вищу освіту» від 01.07.2014р. № 1556-VII, Положенням «Про проведення практики студентів вищих навчальних закладів України», затвердженим наказом Міністерства освіти України від 08.04.1993р. № 93, Проектом Положення «Про практичну підготовку студентів вищих навчальних закладів» від 09.02.2011р., розробленого Міністерством освіти і науки України.

Підсумовуючи вище сказане, слід зазначити, що однією із актуальних та невід'ємних складових під час навчання, є набуття практичних навичок роботи за фахом, закріпiti і поглибити знання, що є запорукою підготовки майбутніх фахівців та у майбутньому успішного працевлаштування. На нашу думку, студенти мають набувати практичних навичок безперервно протягом усього періоду навчання та зберігати структурно-логічну послідовність її проведення для одержання студентами необхідного й достатнього обсягу практичних знань і умінь відповідно до майбутньої спеціальності. У цей важкий, військовий час для нашого народу та держави актуальності набуває проблема відтворення в суспільстві духовної, високоморальної особистості, патріота, громадянина України.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Теоретичний аспект патріотичного виховання розробляли відомі українські педагоги минулого: Х. Алчевська, Г. Ващенко, Б. Грінченко, М. Грушевський, О. Духнович, М. Драгоманов, А. Макаренко, І. Огієнко, С. Русова, В. Сухомлинський, К. Ушинський, які значну увагу приділяли вихованню любові до своєї землі, рідної мови, формуванню національної самосвідомості [5]. В останні десятиліття виконано низку дисертаційних досліджень з проблем патріотичного виховання у різних освітніх закладах (Р. Петронговський, О. Гевко, О. Абрамчук, О. Стьопіна, Т. Гавлітіна, С. Оришко, М. Тимчик, В. Мірошніченко, А. Максютів, О. Жаровська та ін.). А важливість та актуальність практичної підготовки студентів присвячені роботи В. Погрібної [7], З. Філіпова [9], О. Бутиліної та

А. Кудринської [2]. Проведене дослідження базується на методологічних засадах реалізації екологічних турів [1, 2, 6, 8].

Формування мети дослідження (постановка завдань) полягає в тому, щоб на прикладі навчальної практики «Екологічні маршрути» для студентів спеціальності «Туризм» представити можливості розробки та впровадження маршрутів, що несуть в собі ідеї української героїчної історії, багатой культури, звичаїв народу та повагу до національних символів.

Виклад основного матеріалу з аналізом отриманих наукових результатів. Сьогодні сформоване соціальне замовлення на ефективні виховні системи й технології. Студенти під час проходження навчальної практики «Екологічні маршрути» повинні навчитися застосовувати теоретичні засади і базові принципи екологічного туризму; оволодіння підходами щодо розробки екотуристичного продукту, отримання навиків із основ планування та управлінського забезпечення екологічного туризму.

Метою навчальної практики є застосування знань і вмінь щодо функціонування екологічного туризму, як цілісної системи раціонального природокористування, оволодіння основами менеджменту та маркетингу дружнього до природи туризму, вивчення вітчизняного досвіду в цій сфері [3]. У результаті формуються умови для прояву творчих здібностей студентів, що проявляється у поінформованості їх щодо процесів в різних сферах науки, техніки, соціального життя; динамічно оволодіває сучасними комунікаційними технологіями. Усе це створює сприятливі умови для розвитку національно-патріотичного виховання як пріоритетної сфери соціального життя країни, підвищення його статусу та розвитку потенціалу, досягнення якісно нових результатів у духовно-моральному, патріотичному, трудовому, художньо-естетичному, екологічному вихованні підростаючого покоління [5].

Туристичний маршрут – попередньо спланована туристами або суб'єктами туристичної діяльності подорож, що може охоплювати один чи декілька туристичних шляхів і характеризується визначенням порядку пересування туристів через певні географічні пункти [9]. Під екологічним маршрутом ми розуміємо облаштований спеціальними стендами та вказівниками пізнавальний маршрут (можливо, і коротко- і довготривалий), який проєктується з еколого-просвітницькою, рекреаційною та природоохоронною цілями [3].

При складанні маршрутів була необхідність сприяти розвитку характерів студентів, яка була через синтез виховання і навчання, патріотизму і професійності. Розроблений екологічний маршрут в межах навчальної практики з врахуванням національно-патріотичної складової побудований наступним чином: місто Стрий ((Музей-садиба родини Бандерів, Стрийський краєзнавчий музей «Верховина», Ботанічні пам'ятки природи (Віковий дуб, Дуб І. Франка, Магнолія), Парки-пам'ятки садово-паркового мистецтва (Парк Злуки, Парк ім. Т. Шевченка, Парк Нижанківського), пам'ятки архітектури (Костел Різдва Пресвятої Богородиці) – Державний історико-культурний заповідник «Тустань» (Територія пам'ятки (скелі), Музей Тустань та культурний центр «Хата у Глибокім») – НПП «Сколівські Бескиди» (водоспад Кам'янка, озеро Журавлине).

Стрий – місто з багатою історією, в якому першому з українських міст підняли прапор України. Обране першим на маршруті, тому що є культурним центром в якому функціонує понад 20 закладів культури і є діючими близько десяти музеїв [11].

Головним музеєм міста є краєзнавчий музей «Верховина». Основна функція музею – збереження і зібрання матеріалів та предметів з етнографії та історичного розвитку Стрийщини. Музейна експозиція складається з трьох відділів: 1) природа Стрийщини: розповідає про геологічне минуле, корисні копалини, флору та фауну регіону; 2) етнографічний у якому демонструється зразки народних ремесл, знайомить із побутом, звичаями та обрядами Бойківщини; 3) історія краю в якому об'єднана інформація про найдавніші поселення на території Стрийщини, історію середньовічного міста, опришківський рух. Висвітлює історію Стрийщини в період Австрійського панування, події Першої світової війни, боротьбу краян за Українську державу. Окрема кімната присвячена звитягі вояків УПА. В історичному діють експозиції, які стосуються подій на Стрийщині від найглибшої давнини до Першої світової війни та завершується експонатами з війни на Донбасі (рис. 1).



Рис. 1. Студенти третього курсу спеціальності 242 «Туризм» ВСП Львівського фахового коледжу ЛНУП і викладачі під час проходження навчальної практики «Екологічні маршрути» у Стрийському краєзнавчому музеї «Верховина»

Під час відвідування музею у студентів формуються пізнавальні, пошукові, організаторські, емпатійні навички та створюються умови для

розвитку патріотичних почуттів які, завдяки зміцненню внутрішньої мотивації, є основою становлення патріотичних переконань.

Музей «Верховина» має декілька філіалів, зокрема один із них входить у маршрут - Музей-садиба родини Бандерів. Музей створений у будинку, в якому впродовж 1919–1928 років проживав під час свого навчання в Стрию Степан Бандера. Студенти відвідали просвітницький осередок, де познайомились з генеалогічним деревом родини Бандерів, побутом і духовними джерелами, які формували незламний дух найвідомішого українця (рис. 2). Отримані практичні навички спонукають у студентів здатність до предметно-перетворювальної, креативно-пошукової діяльності та роботи зі збереження рідної природи й пам'яток національної культури. У практичному компоненті суттєвим є виявлення пізнавальних, пошукових, організаторських, предметно перетворювальних вмінь суб'єкт-суб'єктної взаємодії як основи патріотичних навичок [4].



Рис. 2. Студенти третього курсу спеціальності 242 «Туризм» ВСП Львівського фахового коледжу ЛНУП і викладачі під час проходження навчальної практики «Екологічні маршрути» у Музей-садибі родини Бандерів

Особливу увагу на маршруті заслуговує Унікальна пам'ятка історії, археології, архітектури та природи розташована серед лісового масиву Підгородцівського – Державний історико-культурний заповідник «Густань» [13]. На території заповідника можна побачити скелі із залишками фортеці (рис. 3)..



Рис. 3. Студенти третього курсу спеціальності 242 «Туризм» ВСП Львівському фаховому коледжу ЛНУП і викладачі під час проходження навчальної практики «Екологічні маршрути» у Державному історико-культурному заповіднику «Тустань» (Територія пам'ятки (скелі), Музей Тустань та культурний центр «Хата у Глибокім»)

Всі скарби, які там знаходили археологи, доступні для огляду в унікальному мультимедійному музеї Тустані. Студенти побачили оригінали і копії найцікавіших археологічних знахідок. Вони дають можливість відвідувачу уявити побут і військову справу фортеці. Особливим артефактом є шиток персня XIV століття з гравійованим малюнком птаха. Крім того, студенти відвідали Культурно-громадський центр села та Центр локальної історії «Хата у Глибокім», а саме сучасну етнографічну виставку «Непотріб? Історія Урича в предметах і зображеннях». Студенти роздивлялись старі світліни, речі побуту, слухали спогади місцевих мешканців про громадське і культурне життя села, діяльність УПА. Така виставка – це спроба розкодувати глибоке значення, заховане у цих артефактах і знайти їм нове призначення [12]. Відвідини даного об'єкту покликано пробудити громадянську позицію, ідентифікаційні і реідентифікаційні процеси в особистісному розвитку кожного українця, що відбуваються на тлі сплеску інтересу й прояву патріотичних почуттів та нових ставлень до історії, культури, релігії, традицій і звичаїв українського народу.

Отже, розроблені екологічні маршрути включають у себе ознайомлення з великою кількістю історико-краєзнавчих об'єктів, архітектурних та сакральних

пам'яток, що сприяють національно-патріотичному вихованню студентів в межах проведення навчальної практики.

Висновки і перспективи подальших пошуків у цьому напрямку. Органічне поєднання навчання та виховання в коледжі дає можливість забезпечити підготовку висококваліфікованих спеціалістів, молодь, свідомо діючу, морально зрілу, соціально не байдужу, адже ідеалом виховання є гармонійно розвинена, високоосвічена, соціально активна та національно свідома людина, яка наділена глибокою громадянською відповідальністю, високими духовними якостями, родинними й патріотичними почуттями, є носієм найкращих надбань національної та світової культури, здатна до саморозвитку та самовдосконалення [4]. Включення у навчальну практику відвідування музеїв та історико-меморіальних комплексів дозволяє ідентифікувати студенту себе з етносом, традиціями й культурою українського народу. Це проявляється у здатності включатися в діяльність, спрямовану на пізнання культури й традицій свого регіону для збереження цих надбань для майбутніх поколінь. Здійснення системного національно-патріотичного виховання є однією з головних складових національної безпеки України.

Список використаних джерел:

1. Божук Т.І. Рекреаційно-туристичні дестинації: теорія, методологія, практика. Львів: Український бестселер, 2014. 468 с.
2. Бутиліна О.В., Кудринська А.І. Навчальна практика як чинник професіоналізації студентів. *Вісник Харківського національного університету внутрішніх справ*. 2015. № 1 (68). С. 182-190.
3. Гуштан К., Боруцька Ю., Рибак С. Актуальність і важливість проведення навчальної практики «Екологічні маршрути» для студентів спеціальності 242 «Туризм». *Матеріали VII Міжнародної науково-практичної конференції «Теоретичні і прикладні напрями розвитку туризму та рекреації в регіонах України», присвяченої 70-річчю утворення Льотної академії НАУ*. Збірник наукових праць / За заг. ред. д.г.н. О.В. Колотухи. Дніпро : Середняк Т.К., 2021. С. 408- 413.
4. Дудка І. Патріотичне виховання студентської молоді як складова громадської діяльності вищого навчального закладу. *Витоки педагогічної майстерності*. 2015. Випуск 16. С. 53-63.
5. Жаровська О.П. Патріотичне виховання студентів в освітньо-виховному середовищі педагогічного університету. Дисертація на здобуття наукового ступеня кандидата педагогічних наук Вінниця 2015. 250 с.
6. Любіцева О. О. Методика розробки турів. Навчальний посібник. К.: Альтерпрес, 2003. 104 с.
7. Погрібна В. Л. Соціологія професіоналізму: монографія. Київ: Алерта; КНТ; ЦУЛ, 2008. 336 с.
8. Принципи та шляхи інтеграції вищих навчальних закладів Міністерства аграрної політики України в Європейський простір вищої освіти: Науково-методичні матеріали / [Щенко Т. Д., Кравченко С. М., Демешкант М. А. та ін.] за ред. С. М. Кравченка. К. : Аграрна наука, 2006. 35 с.

9. Філіпов З. І. Спортивний туризм. Організація і методика спортивно-туристичної роботи. Дрогобич: Коло, 2010. 344 с.
10. Чобітко М. Г. Особистісно орієнтована взаємодія «студент-викладач» у рамках навчально-виховного процесу вищого навчального закладу. *Розвиток інноваційних процесів у навчально-виховних закладах: Збірник наукових праць. Проблеми сучасності: культура, мистецтво, педагогіка.* Харків : Стиль-Издат. 2003. 176 с.
11. https://uk.wikipedia.org/wiki/%D0%A1%D1%82%D1%80%D0%B8%D0%B9#cite_note-Culture-26
12. <https://pravdatutnews.com/lviv/2021/12/23/11135-derevyana-arhitektura-karpat-urych-ta-hata-v-glubokim-video>
13. <https://tustan.ua/>

УДК 374.11

Ободовський Петро

*Комунальний заклад «Харківська обласна станція юних туристів»
Харківської обласної ради*

Місце дитячого спортивного туризму в коеволуції – спільному, гармонійному розвитку людства та природи

У статті розглядаються питання, які стосуються двох напрямів роботи з гуртківцями щодо проблем екології і місця дитячого спортивного туризму в коеволуції.

Ключові слова: *екологічна освіта і екологічна компетенція здобувачів освіти в гуртках дитячого спортивного туризму, поведінка юних туристів в природному середовищі, коеволуція.*

Obodovskiy P. The place of children's sports tourism in coevolution - the joint, harmonious development of mankind and nature. *The article deals with issues related to two areas of work with circles on environmental problems and the place of children's sports tourism in coevolution.*

Keywords: *ecological education and environmental competence of applicants for education in circles of children's sports tourism, behavior of young tourists in the natural environment.*

Постановка проблеми. Є багато теорій щодо того, чому і як так сталося, що на одній з багатьох планет Всесвіту виникли умови для існування біосфери. На одній з планет випадають, як вважають астрономи, «алкогольні» дощі, на Урані і Нептуні – алмазні опади, але такої квітучої природи, яка існує на нашій планеті, напевно, більше немає ніде. Окрім того, серед тисяч видів особин рослинного і тваринного походження на планеті Земля височить фігура «вінця природи» - людини. Ми, люди, вважаємо себе найрозумнішими істотами на Землі, навіть винайшли собі горделиве звання *Homosapiens*. Та поведінка людини

за часи її існування на планеті далека від ідеально розумної, хоча б огляду на той факт, що з вини людини на Землі зникли сотні видів тварин і рослин, страждають ґрунти, забруднюються вода і повітря, відбуваються кровопролитні війни. Негативні зміни у природі спонукали найрозумніших представників людства задуматися над проблемами, які виникають у співіснуванні людини і природи і почати шукати шляхи виходу із загрозливої ситуації щодо самого існування життя на планеті.

Серед таких шляхів немале значення має екологічне виховання учнівської молоді. Підручник для 11 класів закладів загальної середньої освіти «Біологія і екологія» (автори Андерсон О.А. та ін.), який був виданий у 2019 році, знайомить старшокласників із проблемами співіснування різних видів живих організмів, в тому числі і з болючою проблемою співіснування людства і біосфери, про що якраз і потрібно сказати перед тим, як починати розкривати сенс задекларованої теми даної роботи. Звернемося до сторінок 35 і 38 підручника, на яких виводиться поняття «*коеволуція*» (від лат. *co-* – з, разом та *еволюція*) – еволюційна взаємодія організмів різних видів, які не обмінюються генетичною інформацією, але тісно пов'язані біологічно), яке використовується для позначення процесу сумісного розвитку біосфери і людського суспільства і вказуються автори поняття – екологи Пауль Ерліх та Пітер Рейвен: «Концепція коеволуції природи і суспільства, з якою першим виступив відомий вчений Н. В. Тимофеев-Ресовський (1968), повинна визначити оптимальне співвідношення інтересів людства і решти всієї біосфери, уникнувши при цьому двох крайнощів: прагнення до повного панування людини над природою («Ми не можемо чекати милостей від природи...» – Іван Мічурін) і плазування перед нею («Назад, в природу!») – Жан -Жак Руссо».

Сучасна наука використовує термін «*коеволуція*» для позначення механізму взаємозумовлених змін складників цілісної системи, що розвивається. Згідно з принципом коеволуції, людство, для того, щоб забезпечити своє майбутнє, має не лише змінювати біосферу з урахуванням своїх потреб, але й самозмінюватися, пристосовуючись до об'єктивних вимог природи. «Ми так радикально змінили наше середовище, стверджував американський учений, засновник кібернетики Норберт Вінер, що тепер для того, щоб існувати в ньому, ми повинні змінювати себе». Саме коеволуційний перехід системи людина-біосфера до стану динамічної стійкої рівноваги вможливить існування людства на планеті» [1, стор.35, 38].

Заклади загальної середньої освіти нашої країни несуть найбільшу відповідальність за екоосвіту населення. Бо якраз у ранні роки життя людина найкраще сприймає і запам'ятовує інформацію, добру чи недобру. Учень, якому на уроці авторитетний педагог розповість про шкоду, нанесену людиною довкіллю, а потім результати цієї шкоди він (учень) сам побачить або відчує на собі, через все життя пронесе бережливе ставлення і любов до природи.

Наші гуртківці, юні туристи, які беруть участь у тренуваннях, змаганнях, ходять у походи, більшу частину своєї гурткової діяльності проводять у тісному контакті з природою, мають набагато більше можливостей, ніж інші здобувачі

позашкільної освіти, нашкодити довкіллю, тому автор і вирішив у цій роботі показати своє бачення місця дитячого спортивного туризму у коеволуції – спільному, гармонійному розвитку людства та природи.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. У навчальному посібникувідомого харківського педагога і туриста Олександра Булашева «Спортивний туризм», [2, стор.140] призначеному для використання у роботі викладачами фізичної культури, тренерами зі спортивного туризму, інструкторами туризму і спортсменами, розділ №4 присвячується екологічному вихованню туристів. Метр спортивного туризму Харківщини вважає, що провідна роль природи у більшості видів туристської діяльності визначає задачі та місце екологічного виховання у загальному об'ємі роботи з підготовки тренерів-викладачів зі спортивного туризму.

Автор посібника певен того, що екологічне виховання являє собою надзвичайно важливу і водночас важку справу. У розділі визначено поетапність виховання від отримання постійної інформації про важливість бережного відношення туристів до природи до вироблення звичок, традицій, стереотипу безпечної для природи поведінки туриста. Також виділяється 6 основних напрямів ековиховання: природознавчий, моральний, естетичний, правовий, історичний, трудовий [2, стор.142]. Цікавим являється і трактування автором своєрідності взаємовідносин спортивного туризму і природних умов маршрутів подорожей (особливо спортивних туристських походів високих категорій). І нарешті приведений в посібнику «Природоохоронний кодекс туриста», який визначає, що бережливе відношення до природи є одним з головних правил поведінки туристів, має стати настільною книгою для наших гуртківців, які йдуть у походи або проводять заходи на природі, своєрідим «Кораном мандрівника».

Питання екологічного виховання юних туристів у поході, які стосуються найпростіших і водночас найважливіших вимог природозберігаючої поведінки учасників походу – культури облаштування табору, безпечного вибору місця і облаштування багаття, усунення слідів перебування групи на місці стоянки, ті питання, які піднімаються вже досить багато років у літературі спортивно-туристського напрямку, професійно і доступно висвітлив у своїй статті «Екологічне виховання в туристському поході» Копилець Євген, заступник директора Полтавського обласного центру туризму і краєзнавства учнівської молоді. Стаття містить також важливі, актуальні думки щодо присутності конфлікту напрямів мотивації проведення походу, коли треба досягти спортивної мети і показати дітям яскравість, привабливість місцевості.

І далі слова Євгена Копильця: «Справа тут не в обмеженості ековиховного потенціалу туристської діяльності та походу як її основної форми, а в обраних пріоритетах і рівні компетентності керівника учнівської групи. Зокрема, спортивний туризм націлений насамперед на виконання розрядних вимог, а програми туристської підготовки – на формування профільних знань і вмінь. Тож природне середовище закономірно сприймається як відповідний полігон. За домінування такого підходу природа в поході здебільшого постає або у вигляді

перешкод та небезпек, які необхідно долати, або як істивні «дари». Виховання в юних туристів екологічно доцільного ставлення до природи може бути ефективним лише за умови, що керівник групи ставить перед собою відповідне педагогічне завдання» [3, стор.4].

Метою даного дослідження є вивчення важливості і життєвої необхідності виховання у юних туристів бережного відношення до довкілля, розуміння визначальної ролі людини у збереженні природи.

Вклад основного матеріалу. Дана робота має на меті визначення місця дитячого спортивного туризму в коеволюції (спільному, гармонійному розвитку людства та природи) і характеристика (у розумінні автора роботи) двох напрямів роботи з юними туристами щодо проблем набуття ними екологічної грамотності і екологічної компетентності. Перший напрям – традиційний, відображений в туристській літературі, програмах гуртків спортивного туризму. Він вміщує правила поведінки юних туристів в природі, в подорожах, на тренуваннях, на змаганнях. Правила поведінки, яка як мінімум не несе загроз довкіллю.

Другий напрям стосується екологічної освіти підростаючого покоління, в нашому випадку – гуртківців спортивного туризму. Автор вважає цей напрям надзвичайно важливим для майбутнього життя вихованців гуртків. Беру на себе сміливість стверджувати, що робота з гуртківцями у цьому напрямі має набагато більше значення, ніж у першому.

Маленький витяг з того, чому ми вчимо юних туристів. Ми не завжди беремо в подорож пилку і сокиру, а збираємо сухий хмиз і палимо багаття так, щоб не спалити ліс. Наші гуртківці ходять і їздять на велосипедах лише стежками і дорогами у лісі, бо у траві між деревами буває своє лісове життя і не можна порушувати спокій життя рослин і живих організмів. Контактуючи з природою, вразливою і беззахисною, юні туристи мають керуватися принципом «не нашкоть довкіллю». Якраз про такий вклад дитячого спортивного туризму у збереження природи писав у своїй статті «Екологічне виховання в туристському поході» Копилець Євген, заступник директора Полтавського обласного центру туризму і краєзнавства учнівської молоді: «Юні туристи мають знати, що організований рух юних мандрівників по стежках убереже дрібних істот від туристських ніг, та й рослинам зле від надмірного втоптування й ущільнення ґрунту. Особливо обережними треба бути у травні – червні, коли настає пора масової турботи лісових мешканців про продовження роду. Добре, коли помічені гніздо чи нора викликають дитячий інтерес. Проте відсунуті гілки і трава порушують маскування від природних ворогів, а людський запах може легко відлякати від малят їхніх батьків. Потрапивши до лісу, діти зазвичай переносять на його мешканців засвоєний у школі поділ істот на корисні та шкідливі.

Однак у природі такого апріорного розподілу не існує: мухоморами лікуються хворі лосі, а нитки грибниці червоних мухоморів живлять коріння беріз і сосон азотом та іншими необхідними речовинами. Дуплисті дерева дають прихисток птахам, кажанам, старі пеньки є місцями зимівлі багатьох видів комах-ентомофагів, що знищують сотні видів лісових шкідників. Насіння лопуха, лободи, кропиви та інших бур'янів охоче клюють птахи. Комарі – пожива для

пернатих, їхні личинки і лялечки – для мешканців водойм; мертві комахи збагачують ґрунт мікроелементами...» [2, стор.5].

Автор також вчить своїх гуртківців, що лишати після себе у траві, у лісі, в горах сміття, особливо пластикове, значить шкодити природі, а в майбутньому – самому людству, своїм дітям і онукам. Прості розмови навряд чи переконують безтурботну молодь в тому, що пластик шкідливий, а з роками перетворюється на справжню загрозу для здоров'я людей. Тому варто звертатися до інтернету, тієї сфери дитячого життя, у якій вони (діти) нині перебувають значну частину дня, і де вони знаходять відповіді на свої питання, вірять, що в сітях все, або майже все, правда. Вже кілька років автор роботи використовує для роботи з гуртківцями смартфони. Діти отримують завдання від керівника щодо навігації на маршруті, знаходять відповіді на питання про об'єкти природи чи історії, знаходять в сітях поради, як вирішити проблеми, що виникають у дорозі і на тренуваннях – медичні, технічні тощо. На одному з привалів одноденної подорожі за завданням керівника найстарший в групі юнак знайшов і прочитав для гуртківців інформацію про шкоду пластику для природи і людини. Особливо уважно і якимось пригнічено група слухала повідомлення про хвороби людей, до яких приводить використання пластику і, особливо небезпеку того, у що перетворюється пластик через багато років. Діти були приголомшені інформацією!

Велика сила прикладу. Закарпаття, річка Уж. Тут, на півострові, утвореному меандром річки, ми з групою велотуристів закінчили маршрут. До від'їзду залишалось три дні, тож ми вирішили поставити намети на підвищеній частині півострова (на випадок раптового дощу) і погуляти долиною ріки, сходити до словацького кордону, до Невицького замку, на Анталівську поляну, де і через роки після катастрофи літака можна було відшукати маленькі дюралеві частинки від нього. За кілька годин до цього місця почали сходитися групи дітей з рюкзаками. Це були скаути. Вони склали рюкзаки на зеленій поляні, а самі заходилися збирати сміття. Якісь іноземці, здається, французи чи канадці, покликали наших дітей до спільної роботи. Всі наші велотуристи разом з заступником пішли зі скаутами збирати сміття. До вечора посеред півострова виросла купа сміття (в основному, пластику), яку потім забрала вантажна машина. Та купа була така велика, що біля неї навіть почали фотографуватися. Скоро весь, тепер чистий, півострів був заставлений різнокольоровими наметами, над якими ми побачили прапори України, Канади, Франції. Гуртківці вже не бажали йти з півострова, бо знайшли серед скаутів друзів.

Коли настав час вирушати до Ужгорода на поїзд, стало ясно, скільки у наших дітей з'явилося друзів. Прощання, обмін адресами, побажання щасливої дороги, навіть сльози...

У поїзді ми спитали найстаршого учасника походу Олексія, що йому найбільше сподобалося в нашому поході. Вихованець гуртка, в той час вже студент біофаку, відповів зразу. Він сказав не про велич Мукачівського замку, не про красу смерек і буків, не про водопади і озера цього благословенного краю... Він сказав, що йому сподобалося, як наші діти зразу сприйняли ідею скаутів

навести порядок на півострові. Здружившись зі скаутами, вони отримали чудовий урок любові до природи. Юнак був у захваті від того уроку. Нам, дорослим, не здалося, що все так чудово. Багато років по тому ми згадували оту величезну, ганебну купу хламу, і з'являлася думка, що таких куп по всій нашій країні можна назбирати безліч, лише було б бажання.

Та чи є воно, бажання? У 1994 році ми з групою юних туристів Нововодоласького клубу воїнів-інтернаціоналістів прийшли до підніжжя Демерджи, де вже стояли інші групи. Намети стояли неподалік Фуни, серед табору чоловік варив їжу. Його група пішла на гору, а він залишився, бо, як він казав, «все вже тут облазив». Він порадив нам розміщуватися поруч з його групою. Неподалік стояли намети туристів з різних областей країни. Поки ми з ним спілкувалися, моя заступниця Клавдія Володимирівна з двома старшими юнаками обійшла табори і повернулася. Вона почала відмовляти мене залишатися тут. Потім ми з нею пішли по табору. Те, що я побачив, вразило мене. Навколо всі дерева і кущі порубані, понівечені, як після урагану. За кущами проглядають купи сміття. Я спитав кухаря, чи не навідуються до них лісники або з сільради найближчого села Лучистого. Він сказав, що про понівечений туристами гай знають в селі і махнули на все рукою. Все ж такі ми не залишилися в цьому місці, а розташувалися серед рідких кущів шипшини ближче до підніжжя гори і кам'яного Хаосу, де ми нікому і нічому не могли нашкодити. Та й рубати нам нічого не треба, бо ми несли примуси і бензин.

Цей регіон Криму був для харків'ян справжньою туристською Меккою. Ніч в поїзді, пару годин у тролейбусі (або кілька годин на велосипедах), і ми десь над Алуштою. Хто бував у цих місцях, погодиться зі мною, що такої краси ще треба пошукати! Але ж не треба було її нищити. Зараз нас там немає, і як там, ми не знаємо.

Екологічна освіта гуртківців: теорія і практика. Біди Сіркової річки. Перед тим, як виїхати з дітьми на природу, ми вивчаємо район подорожі, щоб їм було цікаво та щоб не зустріти на маршруті непередбачуваних сюрпризів. І таке бувало! Ми з юними туристами намагаємося кожного виїзду (виходу) на природу отримати побільше позитивних вражень і знань. У районі південніше Харкова матеріалу для цього більше, ніж достатньо. Є що подивитися і є про що розказати. Аби тільки керівник не був неуком і занудою. Це стосується і теми роботи.

Природа цього краю чудова! Кажуть, даремно ця місцевість сподобалася Іванові Сіркові. Дубові ліси, чисті річки, родючі ґрунти – Бог послав людині все для ситого життя. І в наш час тут можна побачити чотирьохсотлітні дуби, напиться чистої джерельної води, відпочити і подихати цілющим повітрям соснового бору (правда, сосна була висаджена тут пізніше). Лісові стежки і дороги ведуть мандрівника у такі місця, де сам Шишкін захотів би щось написати! Правда, у лісоосмузі велотурист може легко пробити камеру колеса велосипеда на колочці робінії, яку ми називаємо акацією. Та й це не здається таким неприємним, бо керівник групи зразу ж розкаже, що робінію (і шовковицю також) привіз у ці краї знаменитий Біберштайн, відомий вчений-натураліст,

вчитель самого Стевена, першого директора Нікитського ботанічного саду. Поки невдаха латає камеру, можна заінтригувати гуртківців, сказавши, що іншого разу ми поїдемо на Шовкостанцію шукати забуту всіма могилу Маршала Біберштайна. Але по темі роботи сьогодні група їде знайомитися з мученицею гідрографії, річкою Мерефою. Річка Мерефа (інакше Біла) відноситься до малих річок (довжина її 29 кілометрів). Можна просто проїхати повз неї, а можна розказати дітям про проблеми річки, на якій в давнину, кажуть, був млин сім'ї самого Сірка. Старі люди селища Артемівки, де начебто жили родичі великого отамана (про цей факт не стихають спори), називають річку Мерефу Сірковою річкою. Вода в струмку нижче відомого Артемівського спиртзаводу (назвати цей водний потічок річкою язик не повертається) якогось хімічного відтінку, дно покрите білим нальотом, і відчувається неприємний запах, як від давно забутого у виключеному холодильнику сиру «брі».

У місті не всі знають, що вода річки Мерефи потрібна зокрема для деяких процесів виробництва спирту (а в останні роки тут виробляють складові для антисептиків). Ми з дітьми поспілкувалися зі знайомими працівниками підприємства щодо забруднення річки відходами спиртового виробництва. Вони сказали, що єдине порушення на даний час – спуск в річку теплої води (автори пам'ятають, як ще в шістдесяті роки ХХ століття вода біля підприємства була теплою, і в ній рибалки ловили коропів). А вода забруднена, сказали вони, каналізаційними відходами мікрорайону «Бджілка», що розташований поруч. Нам показали і трубу, якою в річку попадають фекалії. Після цього робітник заводу порадив дітям не купатися в річці нижче труби. Він ще пожартував, що такою водою можна поливати городи і буде чудовий урожай, але жарт цей дітям не сподобався.

Ми поїхали стежкою далі вверх проти течії річки, та ніякої течії не було. Вода була стояча, на її поверхні була суцільна і товста плівка темно-зелених водоростей. Автор розказав гуртківцям, що в часи його дитинства і юності вище від заводу річка являла собою веселий струмок із прозорою водою, у якій водилася «риба чистої води» – піскар. Для потреб заводу пізніше струмок «почистили» бульдозерами, екскаваторами, зробили широке русло. Зроблено це було явно непрофесійно. Вода в річці зупинилася, замулилася, піскарі зникли. Струмок перетворили на справжнє болото. Існує проєкт нової очистки річки 2018 року, але доля його невідома. Далі група спинилася біля місця, де проводять змагання автогонщики.

В останні роки кожного літа на луках правого берега річки встановлюється наметовий табір автогонщиків. Найсильніші водії всюдиходів «баггі» України вибрали це місце для того, щоб змагатися на карколомному маршруті, що кілька разів перетинає річку. Колись у цій частині русла було широка купальня глибиною до 5 м, діти вчилися тут плавати. Походження такої водойми на взагалі мілкому і вузькому ручаї невідоме, але люди називали це місце ласкавим іменем «Приймак». Наразі і купальня, і колишній струмок перетворилися на жакливий і брудний тунель з потворними пагорбами, з яких стирчать шматки деревини колишніх верб. Ці гонки просто вбивають річку. Ми

поспілкувалися з поважними організаторами цих змагань. Виявилося, що такі гонки проводяться у багатьох місцях країни. І там теж маршрут прокладається через русла річок з крутими берегами. На наше питання щодо руйнування річки організатори відповідали, що дозвіл на проведення змагань дала влада міста.

На пам'ять приходять термін, який ми, колись студенти геолого-географічного факультету Харківського університету, вживали в далекі часи для позначення безплідних земель США – Бедленд (дурні землі). Тут, вище від спиртозаводу, річку так понівечили, що навіть жаби повтікали.

Гуртківці стояли біля того місця, де колись була широка і глибока купальня і були вражені, коли автор розповів їм про «Приймак», де вчитель фізичної культури Мереф'янської школи №5 Георгій Опанасович Конотоп проводив уроки плавання, а взимку школярі ганяли на ковзанах і грали в хокей. Здалося, що діти навіть позаздрили автору роботи, хтось із них сказав, що наші шкільні роки були цікавішими за їхні. Ідилію перервав найстарший з гуртківців, Влад, який промовив, що тоді не було карате (він ходить на заняття секції) і не було «мобіл». Ми всі засміялися і поїхали шукати нових вражень. Але, я думаю, діти будуть довго пам'ятати про біди колись веселої і чистої річки, і, може, ставши дорослими, зможуть змінити цей світ на краще.

Проблеми лісу. Під час екскурсії до Покровського монастиря у Харкові монах, що привів групу гуртківців на дзвіницю, сказав, що в минулі часи територія від річки Мжі і аж до Брянщини була зайнята непролазними дубовими лісами.

У наш час від тих казкових лісів залишилися лише острівки дібров або окремі дерева. На місці лісів тепер поля, населені пункти, заводи, дороги – все те, що потрібно людям. Коли після екскурсії автор спитав дітей, яку роль відіграє ліс у житті людини, відповіді були різні. Хлопчик, батьки якого торгують сунцею, сказав, що у сосновому бору можна набрати хвої для обкладання у якості мульчі кущиків суніці, грибники зі знанням справи поділились досвідом пошуку грибів у бору, діброві, на болоті та в лісосмузі. Більш старші за віком гуртківці повідомили про важливу роль лісу в очищенні повітря від вуглекислого газу та виділенні кисню, іонізації повітря, поглинанні пилу і шуму. Було видно, що в школі дітей вчать добре. Автор ще додавив (вони цього не знали), що «чемпіоном» з очищення повітря і виділенням кисню є тополя. Діти здивувалися, коли взнали, що тополлю біологи світу визнали найціннішим деревом. Ні кедр і дуб за цінність деревини, ні фруктові дерева за їх плоди, а скромну тополлю. Двоє друзів, батьки яких працюють у столярці, сказали, що з тополі ніякої користі – ні дошок добрих, ні дров, нічого...

Наступного вихідного дня після екскурсії в Харків ми відвідали великий масив дубового лісу на захід від міста. Це Люботинський ліс, він великий і запущений. Багато гинучих дерев, хащі зі зоглілих гілок, гниючих стовбурів. Здається, його не чистили з радянських часів. Маса сухих гілок на дубках. Серед лісу при дорозі два гігантських дуба років по чотириста. На них теж багато велетенських сухих гілок. Тут якраз був час повідомити дітям про загрозливу ситуацію з лісами в Україні та і в Європі.

Ліси масово всихають і гинуть. Про цю біду не знали діти з велосипедами, які стояли під одним з дубів. А хто ще знає про це? Чи може проблему висвітлює телебачення? Де про неї пишеться в газетах? Зараз треба бити на сполох, бо дуби і сосни, інші цінні дерева можуть просто зникнути. Найгірше те, що вчені не знають поки що причин цього. Серед гіпотез – засухи, потепління клімату, хвороби, шкідники, забруднення атмосфери. Точно відомо, що заражені хворобою або поїдені шкідниками дерева треба негайно спилувати. Так роблять в Європейських країнах. Як інформує громадська організація «Товариство лісників України», у Харкові працює лабораторія для вирощування мурахожуків, здатних поїдати короїдів. Її передала нашим спеціалістам Туреччина. Ця інформація зацікавила дітей і вони зразу ж почали її шукати в смартфонах.

Автор показував гуртківцям сліди процесу всихання, вони крутили головами, спостерігаючи немалу кількість сухою серед зеленої діброви. А вже за кілька хвилин після нашої інформації у групі почалася весела розмова про щось інше. Зрозуміло, що дитяча психіка не витримує довгого негативу і потребує якихось оптимістичних новин. Та не можна давати підростаючому поколінню бути байдужим до проблем сумісного розвитку біосфери і людського суспільства (коеволуції), бо колись, у майбутньому, наші діти, задихаючись, можуть закинути нам, що ми їх не попереджали про небезпеку загибелі зелені на планеті. Екологічна освіта дітей має бути постійною і систематичною. Мало того, «Концепція екологічної освіти України» визначає, що неперервна екологічна освіта передбачає організацію виховання і навчального процесу від дитинства до глибокої старості [5, розділ3].

Ще не усвідомлена біда з'явилася в останні роки в країні. Найгірше те, що суспільство не веде боротьби з нею. Дітей треба інформувати про небезпечність для здоров'я людини і для сільського господарства масового заселення земель в останні роки амброзією, але не лишнім буде і знання про цілющі властивості цієї рослини. Треба розказати гуртківцям, що небажано ставити намет там, де багато цієї трави. Її пилок небезпечний з середини літа аж до морозів для легень туриста. Минулого року ми з гуртківцями зупинилися відпочити на великій поляні посеред хвойного бору неподалік Хутора Кравцова. Там росла маса маленьких кущиків амброзії. Я спитав дітей, чи знають вони цю рослину.

Знав правильну відповідь лише Максим. Інші хлопці сказали, що це молоденькі рослини коноплі. Вони дуже схожі. Я розповів гуртківцям про однакові симптоми алергії на цвітіння амброзії і захворювання на корону: головний біль, кашель, проблеми з диханням, першіння в горлі, чхання, зниження нюху та смаку, свербіж очей та погана якість сну. Тут же кимось був зроблений висновок, що амброзія і могла бути причиною корони, а хтось висказав думку, що якщо людина отримує дозу алергена від трави та ще й захворіє на корону, то їй вже не вижити. Та ще й добавили, що з другої половини літа, коли зацвітає рослина, захворюваність у нас в місті не пішла на спад, а збільшилася. Що б сказали про ці висновки дітей вчені-епідеміологи, які і самі не знають, звідкіля взявся covid-19 і як його назавжди побороти?

Ще одна страшна проблема з екологією є в нашій країні, про яку автор дітям не казав. «Підсобляють» загибелі «зелених легенів» краю розтягнуті у часі бюрократичні процедури. Автор неодноразово супроводжував групи екскурсантів до Краснокутського дендропарку. У багатьох на пам'яті ганебна тяганина з рішенням чиновників щодо спасіння величезної алеї ялинок одразу за входом у дендропарк. Керівництво дендропарку неодноразово повідомляло вищі інстанції про напад шкідників на хвойні дерева і просило дозволити провести відповідні заходи по спасінню алеї ялин, але дозволу не дочекалися. Поки народні обранці збиралися обговорити проблему і видати дозвіл на санітарну обробку дерев чи спил пошкоджених, маленькі черв'ячки з'їли хвою. Неможливо забути, як кращий спеціаліст лісництва дендропарку розповідав нам зі сльозами на очах про загибель викоханих співробітниками парку дерев і про байдужість чиновників. Чоловік, якого ми знали ще зі студентських років, не підбирав слів, але ми його розуміли.

Промисловість і природа. Гуртківці, з якими працює автор, живуть недалеко від міста-мільйонера, часто відвідують Харків, мабуть, у майбутньому знайдуть там роботу, або будуть отримувати освіту. Тому треба інформувати підлітків щодо того, які екологічні негаразди зустрінуть їх у Харкові. У Мерефі працюють промислові підприємства, у минулому навіть була інформація щодо надзвичайної шкідливості для людей викидів одного з них, але ж обласний центр у порівнянні з Мерефою – це справжній промисловий монстр, який і екологічні проблеми має величезні.

Щодо нинішніх екологічних проблем обласного центру та приміських територій найкраще й найдоступніше інформують наші земляки з кафедри Харківського політехнічного інституту, зокрема Панчева Ганна Михайлівна, кандидат технічних наук, доцент. «Підприємства Харкова - міста-гіганта й області забруднюють повітря аерозолями важких металів, акролеїном, окислами азоту і вуглецю, фенолом, сірчаними, фтористими сполуками. Основний внесок у забруднення атмосферного повітря м. Харкова роблять промислові підприємства та ТЕС – основні забруднювачі, викиди яких становлять 60-70% від загального валового викиду шкідливих речовин. Істотна частка в забрудненні атмосферного повітря належить також автотранспорту. Основною причиною забруднення атмосферного повітря міста залишаються застарілі технології та устаткування, на базі яких функціонують підприємства, які не можуть забезпечити дотримання сучасних гігієнічних нормативів. Очисні споруди підприємств уловлюють, переважно, тільки пил, тоді, як найбільш шкідливі сполуки викидаються практично без очищення. У світовій практиці подібні питання давно вирішено шляхом застосування нових, екологічно чистих технологій виробництва. Ситуацію загострює перехід підприємств на неекологічне паливо (вугілля, мазут). Таким чином, у Харкові еколого-економічна проблема є очевидною, вирішення її потребує створення відповідних програм з визначенням напрямків дій, заходів і ресурсів, для поліпшення стану екологічної безпеки у регіоні [4, стор.38].

Висновки і перспективи подальших пошуків. Звичайно, дуже важливо вчити гуртківців-початківців простим правилам поведінки туриста в природі. Задовго до початку подорожі діти мають засвоїти культуру облаштування табору, знання щодо вибору місць стоянки, багаття, прибирання слідів знаходження групи на стоянці. Але з кожною наступною подорожжю треба давати дітям нові знання. Це стосується як чисто спортивно-туристських питань, так і проблем екології. Такі знання може дати вихованцям лише підготовлений всебічно (а не лише спортивно) педагог. Наразі є розуміння повноцінної підготовки та підвищення кваліфікації з питань екологічної освіти та виховання вчителів географії, біології, хімії, фізики, екології (в 11 класі). Якщо після війни позашкільля збережеться, не загине спортивний туризм, то, автор вважає, потрібно буде посилити підготовку і керівників гуртків нашого профілю у цьому напрямку, що у майбутньому дозволить дитячому спортивному туризму посісти достойне місце у коеволуції.

Список використаних джерел:

1. Андерсон О.А. та ін. Біологія і екологія: підручник для 11 кл. закладів загальної середньої освіти:рівень стандарту / О.А.Андерсон, М.А.Вихренко, А.О.Чернінський, С.М.Мінос. К.:Школяр,2019. 216 с.:іл.
2. Булашев А.Я. Спортивный туризм: учебное пособие. Харьков: ХаГИФК, 1999. 212 с.
3. Копилець Є.В. Екологічне виховання в туристському поході. Газета Краєзнавство.Географія. Туризм. 2011 №32, С.3-7.
4. Панчева Г.М. Еколого-економічні проблеми Харківської області. Інформаційні технології: наука, техніка, технологія, освіта, здоров'я. 2018. Ч. IV. 38 Національний технічний університет «Харківський політехнічний інститут», м. Харків.
5. Про концепцію екологічної освіти в Україні, Рішення Колегії Міністерства освіти і науки України, 3 13/6 від 20.12.2001.

СЕКЦІЯ 7

Краєзнавчий туризм

УДК 374.11

Савченко Наталія

*Український державний центр національно-патріотичного виховання,
краєзнавства і туризму учнівської молоді*

Редіна Ольга

*Комунальний заклад «Харківська обласна станція юних туристів»
Харківської обласної ради*

Дитячі турбази як початкова ланка розвитку внутрішнього туризму в Україні

У статті представлена інформація щодо сучасного стану та діяльності дитячих турбаз центрів національно-патріотичного виховання, туризму, краєзнавства, спорту та екскурсій учнівської молоді системи Міністерства освіти і науки України. Розглядається проблема їх використання як засобів прийому, розміщення та обслуговування організованих груп туристів.

Ключові слова: дитяча турбаза, центри національно-патріотичного виховання, туризму, краєзнавства, екскурсій, туристські маршрути.

Savchenko N., Redina O. Children's camps as the initial link in the development of domestic tourism in Ukraine. *The article presents information on the current state and activities of children's camps of centers of tourism, local lore, sports and excursions of student youth of the Ministry of Education and Science of Ukraine. The problem of their use as means of reception, accommodation and service of organized groups of tourists is considered.*

Key words: children's camp site, tourism centers, local lore, excursions, tourist routes.

Постановка проблеми. Питання розвитку внутрішнього туризму в Україні стало особливо актуальним у зв'язку з пандемією Covid-19 та введенням обмежень на подорожі за кордон. Організація будь-яких подорожей по регіонах України неможлива без наявності засобів розміщення туристів: готелів, мотелів, хостелів, турбаз тощо. Найбільш мобільною категорією населення, яка прагне до подорожей, є учнівська молодь. Ураховуючи, що подорожують переважно організовані групи учнівської молоді під керівництвом учителів закладів загальної середньої освіти, педагогів закладів позашкільної освіти, гостро стоїть питання вартості путівок, бо основними їх платниками є батьки. Як правило, туристичні підприємства, що організують тури Україною, за проханням замовників підшукують доступні ціни на проживання. Саме у вирішенні зазначеної проблеми стануть у нагоді дитячі туристські бази та табори, які

функціонують у центрах національно-патріотичного виховання, туризму та краєзнавства учнівської молоді, станціях юних туристів системи Міністерства освіти і науки України, Як структурні підрозділи центрів туризму, дитячі турбази утримуються за рахунок коштів місцевих органів управління освітою, а тому вартість проживання доступна для дитячих груп.

Усе вищевикладене спонукало авторів до написання статті щодо використання дитячих турбаз та їх значення у розвитку внутрішнього туризму в Україні.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. На жаль, питання становлення, розвитку та діяльності дитячих турбаз в Україні практично не досліджувалися. Літературні джерела авторами не знайдені.

Метою дослідження є спроба узагальнити статистичні дані про діяльність дитячих турбаз в Україні, охарактеризувати напрями їх роботи.

Виклад основного матеріалу. Станом на 01.02.2022 року в Україні при закладах позашкільної освіти туристсько-краєзнавчого напрямку працюють 30 турбаз, які можуть прийняти 1852 особи щодобово та 4 оздоровчих табори місткістю 500 осіб, що працюють сезонно, у період літньої оздоровчої кампанії (табл. 1).

Таблиця 1.

Дитячі турбази, табори, що функціонують у центрах національно-патріотичного виховання, туризму, краєзнавства, екскурсій і спорту учнівської молоді України

№ з/п	Назва закладу	Наявність			
		турбази		оздоровчого табору	
		к-сть	к-сть місць	к-сть	к-сть місць
1.	Волинський обласний центр національно-патріотичного виховання, туризму і краєзнавства учнівської молоді	1	20	1	200
2.	Донецький обласний центр туризму та краєзнавства учнівської молоді	1	30		
		1	90		
	<i>Разом</i>	2	120		
3.	Запорізький обласний центр туризму і краєзнавства, спорту та екскурсій учнівської молоді	1	150		
4.	Івано-Франківський обласний державний центр туризму і краєзнавства учнівської молоді	1	20		
		1	60		
		1	45		
		1	49		
		1	90		
		1	35		
		1	20		
		1	25		
		1	50		

		1	40		
		1	60		
		1	50		
	<i>Разом</i>	12	544		
5.	Львівський обласний центр краєзнавства, екскурсій і туризму учнівської молоді	1	70		
		1	50		
		1	42		
	<i>Разом</i>	3	162		
6.	Туристично-краєзнавчий центр «Княжий» Франківського району м. Львова	1	50		
7.	Дитячий центр туризму, спорту та екскурсій Сихівського району м. Львова	1	60		
8.	Миколаївський обласний центр національно-патріотичного виховання, туризму і краєзнавства учнівської молоді	1	80		
9.	Одеський обласний гуманітарний центр позашкільної освіти та виховання (туристсько-краєзнавчий підрозділ)	1	80		
10.	Тернопільський обласний комунальний центр туризму, краєзнавства, спорту та екскурсій учнівської молоді	1	20		
11.	Тернопільський обласний комунальний центр туризму, краєзнавства, спорту та екскурсій учнівської молоді	1	20		
12.	Комунальний заклад «Харківська обласна станція юних туристів» Харківської обласної ради	1	55		
13.	Центр туризму, краєзнавства та екскурсій учнівської молоді Валківської міської ради Харківської області	1	50		
14.	Комунальний заклад «Центр туристсько-краєзнавчої творчості учнівської молоді» Херсонської обласної ради	1	54		
15.	Глибоцький центр туризму, краєзнавства, спорту та екскурсій учнівської молоді Чернівецької області	1	80		
16.	Центр національно-патріотичного виховання, туризму та краєзнавства учнівської молоді Чернігівської обласної ради	1	27	1 1	50 100
	<i>Разом</i>			2	150
17.	Київський центр дитячо-юнацького туризму, краєзнавства та військово-патріотичного виховання Київської міської ради	1	300		
18.	Український державний центр національно-патріотичного виховання, краєзнавства і туризму учнівської молоді Міністерства освіти і науки України			1	150
	ВСЬОГО	30	1852	4	500

Як видно з табл. 1, найбільшу кількість дитячих турбаз (12) має Івано-Франківський обласний державний центр туризму і краєзнавства учнівської молоді, які активно працюють не лише в обласному центрі, але й у філіях центру туризму: Верховинській, Городенківській, Надвірнянській, Рожнятівській, Долинській та в Яремчі, Ворохті, Яблуниці, Кутах. Діяльність філій є невід'ємною складовою потужного сучасного освітньо-виховного комплексу, яким є Івано-Франківський обласний центр туризму. Дитячі турбази закладу активно використовуються для проведення різноманітних масових заходів з туризму та краєзнавства всеукраїнського та обласного рівнів, являються осередками національно-патріотичного виховання учнівської молоді.

Із активно діючих дитячих турбаз, які цілорічно приймають організовані туристські групи, слід назвати дитячу туристичну базу «Юний турист» (Комунального позашкільного закладу «Київський центр дитячо-юнацького туризму, краєзнавства та військово-патріотичного виховання»), туристську базу «Дніпрянка» (Запорізького центру туризму та краєзнавства учнівської молоді), турбази центрів туризму, краєзнавства, м. Львова. Педагогічні колективи цих закладів, безумовно, використовують «туристичні магніти» своїх міст: Київ із своєю тисячолітньою історією, неповторною Софією, Михайлівським золотокерем собором, Дніпром-Славутичем; Запоріжжя – національним історико-культурним заповідником на о. Хортиця; Львів – перлина Західної України.

Активно працює також турбаза «Слобожаночка», яка є структурним підрозділом Комунального закладу «Харківська обласна станція юних туристів» Харківської обласної ради. Маючи належну матеріальну базу (комфортні кімнати з усіма зручностями, Wi-Fi, телевізори, холодильники та ін.), колектив турбази вбачає першочерговим завданням у своїй діяльності гостинний прийом, зручне розміщення та якісне обслуговування організованих туристських груп дітей, студентів, молоді, учасників спортивних змагань, конкурсів, оглядів, які проводяться у Харкові. Дані таблиці 2 підтверджують напрями діяльності турбази «Слобожаночка», співпрацю з колегами з різних куточків України, дитячо-юнацькими спортивними школами, закладами вищої освіти. Цікавим прикладом діяльності турбази у 2012 році є прийом уболівальників Чемпіонату Європи з футболу «Євро-2012» (в кількості 71 чол.) з Нідерландів, Фінляндії, Німеччини, Канади, Великобританії, Португалії, Польщі.

У своїй діяльності дитяча турбаза «Слобожаночка» орієнтується на розвиток внутрішнього туризму, а тому запрошує до Харкова групи з метою ознайомлення їх зі сторінками історії першої столиці, відвідування видатних пам'яток культури міста, цікавих центрів розваг, як, наприклад, парк ім.Горького, Фельдман-Екопарк, найсучасніший зоопарк, Ландау-центр та інші екскурсійні об'єкти. Незважаючи на невеличку місткість турбази (55 місць), турбаза «Слобожаночка» щорічно приймає більше 1000 туристів (табл. 3).

Безумовно, обмеження прийому туристів у зв'язку з розповсюдженням Covid-19, торкнулися діяльності турбази, що видно з таблиці 3, особливо, у 2020 році. У 2021 році ситуація дещо покращилася, хоча обмеження постійно коливаються в залежності від епідеміологічної ситуації.

Таблиця 2.

Географія прийому туристів на дитячій турбазі Комунального закладу «Харківська обласна станція юних туристів» Харківської обласної ради

Область	Заклад, установа, організація	Мета приїзду до Харкова
Вінницька	Дитячий хокейний клуб «Патріот» (м. Вінниця)	участь у змаганнях
Волинська	Нововолинський ліцей № 1 Волинської області	участь у Всеукраїнській олімпіаді з географії
Дніпропетровська	Клуб рукопашного бою (м. Дніпро)	участь у Чемпіонаті світу з козацького двобою
Донецька	Обласний еколого-натуралістичний центр (м. Краматорськ)	екскурсія
Закарпатська	Виноградівська ЗОШ I-III ступенів № 4 Закарпатської області	участь у Всеукраїнській історико-краєзнавчій конференції
Запорізька	турфірма «Веселий глобус»	екскурсія
Івано-Франківська	Калуська філія ОДЦТКУМ	участь у Всеукраїнській історико-краєзнавчій філософській конференції
Київська	Переяславська гімназія	участь у Всеукраїнській олімпіаді з географії
Кіровоградська	Кіровоградський ОДЦТКУМ	участь у Всеукраїнських змаганнях зі скелелазіння
Луганська	Щастинська санаторна школа (м. Щастя)	екскурсія
Львівська	Хокейний клуб «Галицькі леви» (м. Новояворівськ)	участь у змаганнях
Миколаївська	Центр позашкільної освіти Залізничного району (м. Миколаїв)	екскурсія
м. Київ	Хокейний клуб «Сокіл»	участь у змаганнях
Одеська	Одеська ЗОШ I-III ступенів № 120	участь у Всеукраїнській філософській конференції
Полтавська	Решетилівська гімназія	екскурсія
Рівненська	Станція юних туристів (м. Рівне)	ознайомлення з досвідом роботи КЗ «Харківська облСЮТур»
Сумська	Федерація бойових мистецтв (м. Шостка)	участь у змаганнях
Тернопільська	ФОП Гембарівський	участь у виставкових заходах
Херсонська	Центр позашкільної освіти (м. Херсон)	екскурсія
Хмельницька	Шепетівський НВК «Загальноосвітня школа I-III ступенів-гімназія»	участь у Всеукраїнській історико-краєзнавчій філософській конференції
Черкаська	Христинівський ліцей Уманського району	участь у Всеукраїнській олімпіаді з географії
Чернігівська	Федерація кікбоксингу (м. Чернігів)	участь у змаганнях

Таблиця 3.

Кількість туристів, прийнятих дитячою турбазою Комунального закладу «Харківська обласна станція юних туристів» Харківської обласної ради (за період 2016 -2021 рр.)

№ з/п	Рік	Кількість туристів, прийнятих дитячою турбазою
1.	2016	1327
2.	2017	1166
3.	2018	1146
4.	2019	1010
5.	2020	480
6.	2021	841
Разом: 5970 осіб		

Висновки. Не зважаючи на зазначену проблему, вважаємо за доцільне рекомендувати центрам національно-патріотичного виховання, туризму, краєзнавства, учнівської молоді:

- активізувати роботу існуючих дитячих турбаз щодо розробки туристських маршрутів регіонами України для учнівської молоді;
- надавати послуги з розміщення, прийому та обслуговування організованих туристських груп;
- ініціювати створення та відкриття нових дитячих турбаз у тих областях, де їх немає;
- розробити міжрегіональну програму обміну дитячими туристськими групами «Моя Україна від Сходу до Заходу», використовуючи дитячі турбази як центри розміщення та обслуговування юних туристів.

Названі заходи реальні, мають перспективу розвитку та могутній потенціал для виховання підрастаючого покоління у дусі патріотизму, любові до України, своєї області, міста, села. За цим майбутнє незалежної України.

Використання дитячих турбаз у період воєнного стану

У статті представлена інформація щодо використання дитячих турбаз, центрів туризму, краєзнавства та екскурсій учнівської молоді системи Міністерства освіти і науки України у період воєнного стану. Розглядається значення дитячих турбаз у прийомі внутрішньо переміщених осіб на прикладі окремих закладів позашкільної освіти Харківської, Івано-Франківської областей та міста Львова.

Ключові слова: дитяча турбаза, внутрішньо переміщені особи.

Kosylo M., Redina V. Use of children's camps during martial law. The article presents information on the use of children's camps, tourism centers, local lore and excursions of student youth of the Ministry of Education and Science of Ukraine during martial law. The importance of children's camps in the reception of internally displaced persons on the example of individual out-of-school educational institutions Kharkiv, Ivano-Frankivsk regions and the city of Lviv.

Key words: children's camp, internally displaced persons.

Постановка проблеми. Військова агресія російської федерації проти України, яка розпочалася 24 лютого 2022 року, призвела до масового виїзду мирних жителів із районів активних бойових дій в безпечні регіони. Відповідно виникла категорія громадян України, які одержали статус внутрішньо переміщених осіб (ВПО). Переважно ВПО це сім'ї, жінки з дітьми, люди похилого віку, молодь – студенти закладів вищої освіти. Основними регіонами, звідки виїздили жителі, це: Донеччина, Луганщина, Харківщина, Сумщина, Чернігівщина, Київщина, які направлялися, в першу чергу, в Західну Україну. Відповідно, виникла проблема розміщення ВПО в Івано-Франківській, Львівській, Закарпатській, Чернівецькій та інших областях.

Налякані війною українці погоджувалися на будь-яке житло, аби було мирне небо над головою. Органи місцевого самоврядування використовували задля цього наявні гуртожитки, бази відпочинку, дитячі оздоровчі табори, пансіонати, приватний сектор. Не стояли осторонь вирішення зазначеної проблеми і дитячі турбази, які функціонують у центрах туризму і краєзнавства, станціях юних туристів системи Міністерства освіти і науки України. На прикладі діяльності деяких дитячих туристських баз автори розкривають їх роботу у період воєнного стану в Україні.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Питання роботи дитячих турбаз центрів туризму та краєзнавства, станцій юних туристів України у період воєнного стану не досліджувалося із-за відсутності раніше зазначеної проблеми.

Метою дослідження є спроба розкрити значення дитячих турбаз у прийомі та розміщенні внутрішньо переміщених осіб в Україні. На прикладі діяльності окремих дитячих турбаз Харківської, Львівської, Івано-Франківської областей автори прагнуть показати їх значення у наданні практичної допомоги мирному населенню України в розміщенні.

Виклад основного матеріалу. Однією з перших, яка відчула на собі страхіття війни в Україні, була Харківська область, а відповідно й дитяча турбаза Комунального закладу «Харківська обласна станція юних туристів» Харківської обласної ради. У перші дні війни турбаза стала надійним притулком для 24 осіб, які були мешканцями районів міста Харкова, що постраждали з початку війни: Північна Салтівка, райони Харківського тракторного заводу, мікрорайон «Горизонт». Це були сім'ї працівників закладу, які потім виїхали до Західної та Центральної України, в неокуповані громади Харківщини. На сьогодні, на турбазі проживають три сім'ї працівників станції юних туристів, квартири яких зруйновано так, що вирішується питання щодо знесення будинків, де вони проживали, взагалі або потребують капітального ремонту комунікації, квартири. На все зазначене потрібні кошти, час, але ж війна не закінчилася, воєнний стан подовжено, тобто треба чекати миру. Проживаючим на турбазі Харківської обласної станції юних туристів створені всі належні умови побуту та відпочинку: зручні кімнати, є гаряча та холодна вода, умови для приготування їжі тощо. Ніякої оплати з цієї категорії осіб не береться.

Не залишилися осторонь у прийомі внутрішньо переміщених осіб і працівники Центру туризму, краєзнавства та екскурсій учнівської молоді Валківської міської ради Харківської області, які також у перші дні війни прийняли на дитячій турбазі закладу 59 осіб з міста Харкова, серед яких 10 дітей. Хоча дитяча турбаза знаходиться у двоповерховій будівлі у сільській місцевості, але слід відзначити, що для переселенців з великого міста тут створені всі умови для комфортного проживання. Суттєву допомогу у забезпеченні продуктами харчування мешканців турбаз надають як місцева влада так і жителі навколишніх сіл. Військова агресія триває вже більше трьох місяців, але всі 59 осіб з турбаз залишаються на місці та чекають завершення війни, щоб повернутися до Харкова. Слід також зазначити, що з проживаючих не береться ніяка плата.

Важливі функції з прийому внутрішньо переміщених осіб виконує дитячий центр туризму, спорту та екскурсій Сихівського району міста Львова. За час військової агресії дитяча турбаза прийняла більше 100 осіб, які прибували зі Східної України, щоб далі знайти спокій в одній із країн Європи: Польщі, Німеччині. Як правило, сім'ї, які зупинилися на турбазі, зверталися до керівництва турбаз з проханням допомоги у вирішенні різноманітних питань: оформлення будь-яких документів, організації проїзду до кордону, надання медичних послуг, тощо. Крім вище згаданої категорії переселенців, на дитячій

турбази проживають декілька сімей з дітьми з міста Пологи Запорізької області, міста Слов'янська Донецької області, міста Сєвєродонецька Луганської області, діти яких навчаються в одній із шкіл міста Львова, відвідують гуртки дитячого центру туризму, спорту та екскурсій Сихівського району. Працівники центру неодноразово безкоштовно організовували тематичні екскурсії для внутрішньо переміщених осіб по Львову.

Невід'ємною складовою потужного сучасного освітньо-виховного комплексу Івано-Франківського обласного державного центру туризму і краєзнавства учнівської молоді є дитячі турбази, що розташовані не лише в обласному центрі, але й у філіях центру. З початку військової агресії російської федерації дитячі турбази Івано-Франківщини стали надійним притулком для сотень жителів України, які були вимушені покинути свої домівки, бо знаходились у гарячих точках: Київ, Харків, Буча, Ірпінь, Гостомель та ін. Географія прийому внутрішньо переміщених осіб дитячими турбазами Івано-Франківщини представлена на карті (рис.1).

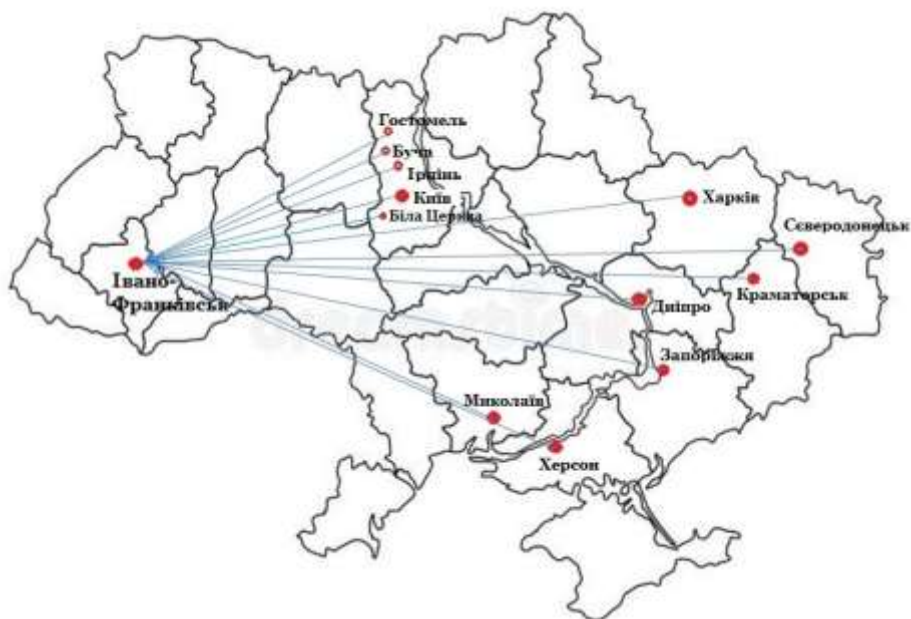


Рис. 1. Географія прийому внутрішньо переміщених осіб дитячими турбазами Івано-Франківщини

Слід зазначити, що, незважаючи на військовий стан у державі, Івано-Франківський обласний державний центр туризму і краєзнавства учнівської молоді в повному обсязі здійснював освітню діяльність, проводив масові заходи

та приймав біженців з усієї України. Належну увагу працівники центру приділяють організації змістовного перебування внутрішньо переміщених осіб на Прикарпатті. Для них, як приклад, організовуються безкоштовні екскурсії до Яремчі, Ворохти, Буковеля, під час яких екскурсоводами виступають педагогічні працівники дитячих турбаз. Із задоволенням ВПО відвідують музей історії дитячого туризму, що функціонує на базі Івано-Франківського обласного державного центру туризму і краєзнавства учнівської молоді та є єдиним серед закладів такого типу в Україні.

Окремо слід відзначити гостинність, щирість, доброзичливе ставлення працівників дитячих турбаз Івано-Франківщини до внутрішньо переміщених осіб, готовність надати допомогу у вирішенні будь-якого питання: побутового, особистого та ін.

Не можна не акцентувати увагу на те, що гості турбаз, незважаючи на те, що приїхали з різних куточків України, об'єднуються, знайомляться, допомагають одне одному у вирішенні проблемних питань, гуртуються заради єдиної сьогоденної мети - перемоги України у війні. В цьому ми вбачаємо велике значення використання дитячих турбаз у єднанні народу України.

Враховуючи вищевикладене можна зробити такі **висновки**:

1. Дитячі турбази закладів позашкільної освіти виконують значну освітню, виховну функції у мирний час та активно використовуються як засоби розміщення для внутрішньо переміщених осіб у воєнний період.

2. Наведені приклади використання дитячих турбаз у воєнний час свідчать про важливість їх функціонування, збереження та розширення мережі в Україні у майбутньому.

УДК 911.2:[379:745/749(477.82)]

Мельник Андрій

Івано-Франківський національний технічний університет нафти і газу

Єрко Ірина, Антипюк Олена, Качаровський Роман

Волинський національний університет імені Лесі Українки

Осередки автентичної продукції Володимир-Волинського району Волинської області як засіб збереження етнокультури

Визначено види промислів на території Володимир-Волинського району Волинської області, окреслено їх основні особливості. Деталізовано просторове розміщення осередків художніх народних промислів в розрізі територіальних громад (ТГ). Визначено сучасну структуру народних художніх промислів району. Проведено аналіз коефіцієнта забезпеченості цими туристичними об'єктами ТГ. Вивчено роль промислів району як об'єктів пізнавального туризму, оцінено можливості розвитку

та запропоновано шляхи подолання проблемних питань на етапі трансформації туристичної галузі.

Ключові слова: туризм, художні народні промисли, пізнавальний туризм, Володимир-Волинський район, Волинська область.

Melnyk A., Yerko I., Antypiuk O., Kacharovskiy R. Centers of authentic products of Volodymyr-Volyn district of Volyn region as a means of preserving ethnoculture. *The types of crafts in the territory of Volodymyr-Volyn district of Volyn region are determined, their main features are outlined. The spatial location of the centers of folk arts and crafts in terms of territorial communities (TC) is detailed. The modern structure of folk arts and crafts of the district is determined. The analysis of the coefficient of provision of these tourist facilities of TC was carried out. The role of the region's crafts as objects of cognitive tourism has been studied, the possibilities of development have been assessed and the ways of overcoming problematic issues at the stage of transformation of the tourism industry have been suggested.*

Key words: tourism, folk arts and crafts, cognitive tourism, Volodymyr-Volyn district, Volyn region.

Постановка наукової проблеми та її значення. Волинська земля багата історико-культурними рекреаційними ресурсами, що формують фундамент функціонування пізнавального туризму. Окреме, чинне місце тут посідають народні художні промисли. Завдячуючи їм туристи та краєзнавці можуть дослідити традиції та колорит волинян, скласти уяву про особливості побуту краю. Ці об'єкти стають істотним доповненням туристичних маршрутів. Визначення основних особливостей розміщення осередків народних промислів дозволить створити нові та покращити вже існуючі маршрути та дозволить залучити фінансові ресурси і створити належну туристичну інфраструктуру поблизу цих об'єктів, що сприятиме збільшенню потоку туристів і доходу місцевих громад. Тому проведення цих досліджень є актуальним і на часі.

Аналіз останніх досліджень із проблеми. Історико-культурна спадщина Волині досліджувалася багато, переважно істориками, краєзнавцями, культурологами. Як туристично-рекреаційний ресурс історико-культурні об'єкти визначені в монографії Я. Б. Олійника, В. І. Павлова, Л. М. Черчик, О. В. Міщенко, І. В. Єрко [13]. Геопросторове відображення цих досліджень було включене до видання Волинського національного університету імені Лесі Українки «Атлас історії культури Волинської області» [3]. Це була спроба за допомогою картографічних методів показати історію розвитку матеріальної і духовної культури краю. На сучасному етапі вивчення туризму геопросторові особливості розміщення народних промислів проводилися мало, хоча спроби визначення місць розміщення осередків у певних адміністративних одиницях (зокрема й об'єднаних громад) у своїх наукових працях здійснювали Н. В. Чир, З. К. Карпюк, І. В. Єрко, Р. Є. Качаровський, О. В. Антипюк [1–2; 7–9; 14–15].

Мета і завдання, матеріали і методи досліджень. Мета досліджень полягає в аналізі особливостей розміщення осередків народних художніх промислів на території Володимир-Волинського району Волинської області, їх

ролі як об'єктів пізнавального туризму у формуванні туристичних маршрутів, здійсненні оцінки можливостей розвитку та знаходженні шляхів подолання проблемних питань. Для вирішення поставлених завдань проведений аналіз наявних картографічних матеріалів, досліджено інформаційний матеріал – дані Головного управління статистики у Волинській області, Управління культури, з питань релігії та національностей Волинської обласної державної адміністрації та їх підрозділів при районних державних адміністраціях, інтернет-порталів територіальних громад. У дослідженні використано методи узагальнення та систематизації, аналітичний, порівняльно-географічний, описовий.

Виклад основного матеріалу. Регіон багатий на історико-культурні рекреаційні ресурси, зокрема й на осередки народних художніх промислів, що формують фундамент функціонування пізнавального туризму. Вони дають змогу туристам та краєзнавцям дослідити традиції та колорит волинського населення, скласти уяву про особливості побуту краю. Ці об'єкти (як елементи культурної спадщини), є вагомими елементами будь-якого туристичного маршруту і частиною української культури, що характерна для окремого етнографічного регіону та є специфічним типом культурно-історичних рекреаційних ресурсів [3; 10–13]. Істотне зростання їх ролі у пізнавальному туризмі відбувається в процесі децентралізації та отримання громадами більших можливостей для самоврядування, коли завдяки фінансовим можливостям ТГ можуть істотно покращити розвиток сфер культури і туризму на своїй території, виконуючи соціально-культурну, соціально-економічну функції по відношенню до людей.

Наступний етап адміністративно-територіальної реформи із прийняттям Верховною радою України постанови від 17.07.2020 р. № 807-IX «Про утворення та ліквідацію районів» створив передумови для розширення території Володимир-Волинського району. Нині до неї входять 11 територіальних громад: Володимир-Волинська, Затурцівська, Зимнівська, Іваничівська, Литовезька, Локачинська, Нововолинська, Оваднівська, Павлівська, Поромівська та Устилузька. Налічується 201 населений пункт. Площа району – 2 556,5 км², населення на 01.01.2021 р. – 172 947 осіб. Густота населення – 67,7 ос/км². Центром району є м. Володимир – раніше м. Володимир-Волинський (зміна назви відбулася згідно постанови Верховної Ради України від 15-го грудня 2021 року №1959-IX «Про перейменування міста Володимир-Волинський Володимир-Волинського району Волинської області») [4-7]. У районі є ряд осередків народних художніх промислів (табл. 1).

Вишивка – дуже поширений вид народного декоративного мистецтва українців, що характеризується орнаментальним або сюжетним відображенням малюнку на тканині, шкірі, виконане різними ручними або машинними швами (домінуючі техніки «гладю», «хрестиком»), певною кольоровою палітрою (зокрема на Волині переважає насичений червоний колір з крапленнями синього та чорного). Осередки вишивання присутні у сс. Жашковичі (Павлівська ТГ), Маньків (Затурцівська ТГ), Мишів (Іваничівська ТГ), Овадне (Оваднівська ТГ), Крушиничі (Локачинська ТГ).

Таблиця 1.

**Розміщення осередків художніх промислів
у Володимир-Волинському районі Волинській області [1-5; 7-9; 12-15]**

Назва громад	вишивка	чоботарство або шевство	писанкарство	ткацтво	випилювання лобзиком	різьба по дереву	лозоплетіння	загалом
Володимир-Волинська				1				1
Затурцівська	1		1	2				4
Зимнівська			2					2
Іваничівська	1	1	1		1		1	5
Литовезька								0
Локачинська	1			1				2
Нововолинська						1		1
Оваднівська	1							1
Павлівська	1							1
Поромівська								0
Устилузька			1					1
Всього	5	1	5	4	1	1	1	18

Чоботарство або *шевство* – традиційне ремесло виготовлення взуття різних призначень і видів. Осередок розміщений у смт Іваничі (Іваничівська ТГ) [1–5; 7-9; 12-15].

Осередки *писанкарства* (декорування воском і барвниками яйця традиційними символами) зосереджені у сс. Затурці (Затурцівська ТГ), смт Іваничі (Іваничівська ТГ), Нехвороща, Селець (Зимнівська ТГ), Пархоменкове (Устилузька ТГ).

Ткацтво – виготовлення текстильних тканин на ткацькому верстаті шляхом їх взаємного переплетення – поширене у м. Володимир (Володимир-Волинська ТГ), сс. Войнин, Павловичі (Затурцівська ТГ), Старий Загорів (Локачинська ТГ).

Серед видів різьблення виділяють також *випилювання лобзиком по дереву*, осередок розташований в с. Древині (Іваничівська ТГ). *Різьба по дереву* є одним із видів художньої обробки дерева поряд з випилюванням, токарною обробкою. Майстри щедро оздоблювали різьбленням предмети побутового і господарського призначення. Осередок розміщений у м. Новолинськ (Нововолинська ТГ).

Лозоплетіння – це виготовлення господарсько-побутових та художніх виробів з різноманітної еластичної сировини, поширене у с. Мишів (Іваничівська ТГ) [1-5; 7-9; 12-15].

На території району знаходиться 18 осередків народних художніх промислів. Вони розміщені у дев'яти (82 %) з 11 громад. Більшість громад мають по одному-два осередки. Найбільше їх зосереджено у Іваничівській – п'ять (27,7 %), та Затурцівській – чотири (22,2 %). У Литовезькій та Поромівській ТГ їх немає взагалі (табл.1). Найпоширенішими видами є вишивка та писанкарство – по п'ять осередків а також ткацтво – чотири (22 %). Випилювання лобзиком, різьба по дереву, соломоплетіння представлені поодинокими осередками. А столярство, обробка з каменю, гончарство, ковальство та інші види – взагалі відсутні (рис.1).

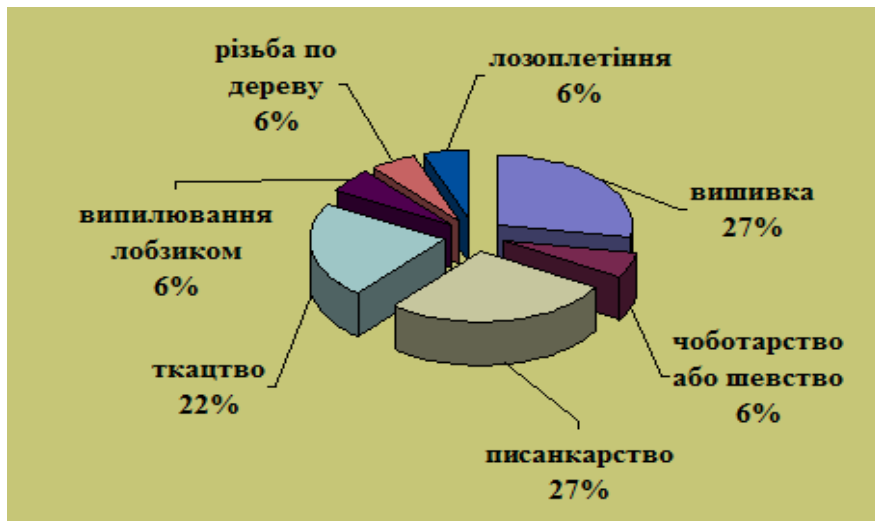


Рис 1. Структура художніх промислів Володимир-Волинського району Волинської області [[1-5; 7-9; 12-15]

Нерівномірність розміщення осередків у розрізі адміністративних одиниць впливає і на коефіцієнт забезпеченості територій осередками промислів як елементів пізнавального туризму. В більшості громад він складає від 0,003 до 0,011 од./км² (рис.2). Водночас у Іваничівській він найбільший – 0,050 од./км² (рис.2), а Устилузькій – найменший лише 0,002 од./км².

Дослідивши особливості розміщення осередків народних художніх промислів, можемо відзначити, що вони поширені майже по всій території Володимир-Волинського району Волинської області, мають значний видовий склад та функціональне призначення, щодо дозволяє включити їх до туристичних та екскурсійних маршрутів місцевого та загальнообласного рівнів. Водночас найцікавіші у пізнавальному плані об'єкти слід долучити до загальнодержавних та транскордонних програм туристичної співпраці. Вже нині слід істотно покращити стан функціонування народних художніх промислів, забезпечивши їм бюджетне фінансування та пріоритетні можливості залучення

грантових коштів та іноземних інвестицій. Варто створити навчальні центри, де кожен міг би досягнути мистецтво створення художніх народних промислів. Необхідно істотно розширити мережу торговельних закладів для продажу сувенірної продукції. Велику роль відіграє посилення інформаційно-рекламного супроводу народних художніх промислів як елементу пізнавального туризму.

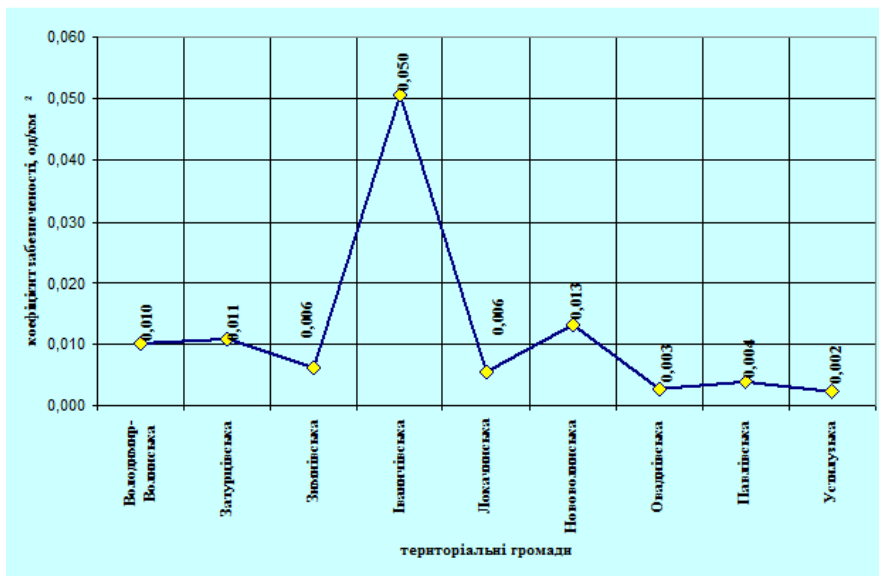


Рис. 2. Коефіцієнт забезпечення ТГ Володимир-Волинського району осередками народних художніх промислів [1-5; 7-9]

Висновки. Проведене вивчення проблематики дозволило визначити особливості розвитку та розміщення народних художніх промислів на території Володимир-Волинського району Волинської області. Дослідження промислів дозволило оцінити їх роль як об'єктів пізнавального туризму в системі туристичної галузі регіону.

Список використаних джерел:

1. Антипюк О. В., Єрко І. В., Карпюк З.К., Качаровський Р. Є., Чир Н. В. Райони найбільшого поширення осередків народних художніх промислів у Волинській області як об'єктів пізнавального туризму. «Вітчизняна наука на зламі епох: проблеми та перспективи розвитку»: матер. Всеук. наук.-практ. інт.-конф., 18 березня 2020 р. : зб. наук. праць. Переяслав, 2020. В. 59. С. 9-11.
2. Антипюк О. В., Качаровський Р. Є., Чир Н. В., Карпюк З. К., Єрко І. В. Народні художні промисли Полісся як елемент етнотуризму (на прикладі ОТГ Волинської області). *Розвиток мистецьких осередків як засіб збереження*

- етнокультури Гуцульщини* : матер. наук.-практ. конф. у рамках проведення Міжнар. мистец. форуму «Барви Карпат» (с. Яворів, Івано-Франківська область, 20 вересня 2019 року). Косів : ПП «Писаний камінь», 2019. С. 52-59.
3. Атлас історії культури Волинської області / відп. ред. Ф. В. Зузук. Луцьк : Ред.-вид. від. «Вежа» Волин. нац. ун-ту ім. Лесі Українки, 2008. 112 с.
 4. Володимир-Волинська районна державна адміністрація URL: <http://lbsadm.gov.ua/> (дата звернення: 29.01.2022).
 5. Володимир-Волинська територіальна громада URL: <http://volvol.gromada.org.ua/> (дата звернення: 25.01.2022).
 6. Децентралізація влади. URL:<http://decentralization.gov.ua/region/item>. (дата звернення 22.01.2022)
 7. Карпюк З. К., Антипюк О. В., Качаровський Р. Є. Володимир-Волинський район Волинської області: туристично-рекреаційні ресурси прикордоння. *Вісник Київського національного університету імені Тараса Шевченка. Серія «Географія»*. 2020. № 1/2(76/77). С. 69–77. DOI: 10.17721/1728-2721.2020.76-77.10. URL: <https://evnuir.vnu.edu.ua/handle/123456789/18687>
 8. Качаровський Р. Є., Антипюк О. В., Чир Н. В., Єрко І. В. Осередки вишивки Волинської області як об'єкти пізнавального туризму. *Географія та туризм*. матер. III Всеукр наук.-практ. інт.-конф., 26 лютого 2020 року : зб. наук. праць. Харків, 2020. С. 162-169.
 9. Качаровський Р. Є., Антипюк О. В., Чир Н. В., Єрко І. В. Осередки художньої обробки дерева як об'єкти пізнавального туризму Волинської області. *Тенденції та перспективи розвитку науки і освіти в умовах глобалізації*: матер. Міжн. наук.-практ. ін.-конф., 31 січня 2020 р.: зб. наук. пр. Переяслав, 2020. Вип. 55. С. 31–34.
 10. Мікула Н. Данацко О. Кластери народних промислів у підвищенні міжнародної конкурентоспроможності регіону. URL: http://ierjournal.com/journals/12-13/2010_9_Mikula.pdf
 11. Про народні художні промисли Закон України від 21.06. 2001 року N 2547-III // Відом. ВРУ (ВВР), 2001, N 41, ст.199
 12. Управління культури з питань релігій та національностей Волинської ОДА. URL:<https://voladm.gov.ua/category/upravlinnya-kulturi-z-pitan-religiy-ta-nacionalnostey/1/>.(дата звернення 22.01.2022).
 13. Черчик Л. М., Міщенко О. В., Єрко І. В. Туристично-рекреаційний комплекс Волинської області: передумови розвитку : монографія. Частина 1, Луцьк : Східн. нац. ун-тет імені Лесі Українки, 2014. 128 с.
 14. Чир Н. В., Качаровський Р. Є. Оцінка сучасного стану та перспектив розвитку туристичної інфраструктури в окремих об'єднаних територіальних громадах Волинської області. *Наукові записки Тернопільського національного педагогічного університету імені Володимира Гнатюка. Серія «Географія»*. 2017. № 2. Вип. 43. С. 107-113.
 15. Чир Н. В., Качаровський Р. Є., Карпюк З. К., Антипюк О. В., Єрко І. В., Осередки писанкарства як потенційні об'єкти туризму Волинської області. *Наука і молодь в ХХІ сторіччі*. Матер. V Міжнар. молодіж. наук.-практ. інтернет-конференції, Полтава, 2019, 05 груд. 2019. С. 364-367.

Використання геологічних пам'яток Харківського регіону для розвитку геотуризму

У статті розглядається потенціал Харківського регіону для розвитку геотуризму. Основну увагу приділено аналізу передумов для розвитку геотуризму як перспективного напрямку в умовах пандемії, спричиненої COVID-19. Детально охарактеризовано один з об'єктів для проведення геологічних екскурсій в регіоні, а саме Смирнівське родовище вапняків, дана його детальна характеристика. Визначено позитивний вплив геологічних екскурсій, особливо на учнівську молодь, окреслені перспективи для розвитку геологічного туризму на Харківщині.

Ключові слова: геотуризм, геосайт, геологічні пам'ятки природи, геологічна екскурсія, Смирнівське родовище вапняків.

Skryl I. Use of geological monuments of the Kharkiv region for the development of geotourism. *The article considers the potential of the Kharkiv region for the development of geotourism. The main attention is given to the analysis of the preconditions for the development of geotourism as a promising direction in the pandemic caused by COVID-19. One of the objects for geological excursions in the region, namely Smyrnivske limestone deposit, is described in detail. The positive impact of geological excursions, especially on student youth, is determined, the prospects for the development of geological tourism in Kharkiv region are outlined.*

Key words: geotourism, geosite, geological monuments of nature, geological excursion, Smyrnivske limestone deposit.

Актуальність теми дослідження. Туризм став однією з найбільш постраждалих від пандемії коронавірусу галузей економіки, адже через карантинні обмеження та закриті кордони міжнародні подорожі практично зупинилися. Так, за даними Всесвітньої туристської організації ООН (UNWTO), збитки туристичної галузі через скорочення кількості поїздок по всьому світу через пандемію коронавірусу за перші десять місяців 2020 року склали \$935 млрд. Таким чином, світовий туризм повернувся до рівня 1990 року. І, хоча влітку 2021 року ситуація у сфері подорожей погравішала, згідно з прогнозами туристичної галузі, криза буде тривати до кінця 2023 року. Майже половина всіх експертів організації, як і раніше вважають, що міжнародний туризм повернеться до рівня 2019 року у 2024 році або пізніше, бо туризм відновлюється повільніше, ніж очікувалося.

Закриття кордонів підштовхнуло людей подорожувати Україною, збільшився попит на внутрішній туризм. Але і тут змінюються пріоритети подорожуючих. На перший план виступають турбота про здоров'я, бажання виїхати з великого міста, тому люди відмовляються від подорожей до відомих, розреklamованих, розтиражованих місць, що були популярні до пандемії та

характеризуються наявністю великого скупчення людей, і обирають природу, воду, простір, повітря. Формуються нові реалії для відпочинку:

- тривалість подорожі: 1-2 дні, вікенд;
- транспорт: автомобільний, особистий;
- місця для подорожей: набуває популярності відпочинок на природі, в першу чергу це стосується національних природних парків, біосферних заповідників, регіональних парків. Надалі буде розвиватися активний туризм, збільшиться кількість подорожуючих, які ночують у наметах. Значну увагу туристи будуть звертати на відновлення здоров'я – і фізичного, і психологічного.

Таким чином, все більшої популярності буде набувати **геотуризм** як такий, що відбувається у природному середовищі. Цей факт робить актуальними питання щодо досліджень у даній сфері.

Мега дослідження. Метою даної статті є виявлення потенціалу Харківського регіону для розвитку геотуризму.

Об'єктом дослідження є геологічні пам'ятки Харківської області на прикладі Смирнівського родовища вапняків.

Предмет дослідження – туристичні та геологічні атракції Смирнівського родовища вапняків як об'єкта геологічних екскурсій.

Для досягнення поставленої мети застосовувалися наступні методи дослідження: статистичний, узагальнення, порівняння, картографічний.

Теоретико-методологічну основу дослідження становили основні положення теорії суспільної географії, теоретичні і прикладні розробки провідних вітчизняних та зарубіжних вчених у галузі географії туризму і рекреації, викладені у працях М. Барановського, О. Бейдика, О. Колотухи, М. Крачила, О. Любіцевої, К. Мезенцева, Л. Немець, К. Немця, Я. Олійника, М. Паламарчука, М. Пістуна, О. Топчієва, О. Шаблія та інших вчених. Детальний опис, класифікація, геологічна характеристика геосайтів Харківської області розроблена в дослідженнях М.В. Космачової, В.Г. Космачова [5].

Необхідно відзначити, що вже кілька років під час проведення геологічних екскурсій, краєзнавчих експедицій і профільних таборів з вихованцями Комунального закладу «Харківська обласна станція юних туристів» Харківської обласної ради використовуються детальні описи екскурсій в Харківській області, що містяться в навчальному посібнику «Методика проведення геолого-географічних екскурсій», автори В.Ю. Некос, М.В. Космачова, В.Г. Космачов. Цей посібник містить повну інформацію з методики підготовки і проведення екскурсій, розробці маршрутів. Дано рекомендації з ведення польових геологічних спостережень і їхньої документації. Описано природоохоронні заходи й питання безпеки.

Для розгляду питань щодо перспектив розвитку геотуризму на Харківщині, окреслимо деякі поняття та термінологію.

Геотуризм [англ. *Geotourism*] – у первинному розумінні визначається як «геологічний туризм». Вперше термін «геотуризм» запропонував британський вчений Томас Хосе у 1995 році. В його інтерпретації геотуризм – надання таких послуг і освітнього забезпечення, щоб окрім естетичних вражень, туристи мали можливість отримати знання про особливості геологічних умов території. В сучасному розумінні геотуризм визначається як:

1. Геологічний туризм – різновид пізнавального туризму, який ґрунтується на вивченні геологічних матеріальних об'єктів і процесів з отриманням захоплюючих естетичних вражень (розповсюджене визначення у переважній більшості країн). Як зазначає В.Г. Кіш [4], однією з перших, хто поєднав геологію і туризм, стала Мьюрей Грей в 2004 р., яка в своїй книзі «Георізномініття: оцінка та збереження абіотичної природи» довела, що ці два поняття чітко переплітаються один з одним. Автор проводить паралель між геологією і туризмом, з точки зору того, що освоєння різних територій є важливою економічною складовою, але це може нанести шкоди біорізноманіттю та георізноманіттю місцевості.

2. Географічний туризм – різновид туризму, спрямований на пізнання географічних особливостей місцезнаходження: комплексів як природної, так і культурної спадщини (визначення, сформоване під впливом Національного географічного товариства США).

Найбільший геотуристичний інтерес викликають наступні геологічні об'єкти: гірські породи і тектонічні структури; коштовне каміння, ювелірні вироби; скам'янілості та інші залишки давнього життя на Землі; вулкани і гейзери; унікальні форми поверхні (печери, водоспади, льодовики тощо); об'єкти культурної геологічної спадщини (гірничі виробки, тунелі, дамби, кам'яні архітектурні споруди); музейні експозиції (геологічні, мінералогічні, палеонтологічні музеї, опорні розрізи, геотуристичні стежки).

До найбільш унікальних, збережених, атрактивних геологічних об'єктів застосовують поняття «геосайт», «геологічна пам'ятка природи».

Геосайт (від грец. *geo* – Земля, англ. *site* – місцезнаходження) – геологічний об'єкт (геопункт), який має унікальні і цінні з наукової, пізнавальної та естетичної точки зору особливості та розглядається як геологічна спадщина. До геосайтів належать природні або штучні відслонення, унікальні геологічні структури, місця зосередження скам'янілих решток біоти. Геосайти використовуються як об'єкти геотуризму. На територіях зосередження геосайтів створюють геопарки. В Україні більш вживаним є поняття «геологічна пам'ятка» [3].

Виклад основного матеріалу. В Харківській області існує достатня кількість цікавих об'єктів геотуризму, які можна використовувати для проведення краснавчих геологічних екскурсій. У четвертому томі видання «Геологічні пам'ятки України» (2011р.) наведено перелік 20 геологічних пам'яток природи Харківської області:

1. Городищенська гора. 2. Козача гора. 3. Стратотип берекської світи і сиваських верств. 4. Балаклійський типовий розріз верхньокрейдових та

палеогенових відкладів. 5. Гора Кременець. 6. Греківське відслонення юрських відкладів. 7. Смирнівський опорний розріз верхньої юри. 8. Відслонення тріасу на правому схилі р. Сіверський Донець. 9. Вовчанське відслонення крейдових відкладів. 10. Протопопівське відслонення юрських порід. 11. Урочище Заводські Хутори. 12. Гаражівське місцезнаходження пізньотріасової флори. 13. Червонооскольський соляний купол. 14. Греківський карст. 15. Камянське відслонення юрських та тріасових порід. 16. Донецьке городище. 17. Крейдяний кар'єр біля с. Довгалівка. 18. «Біла Скеля» біля струмка Чепель. 19. Відслонення верхньоюрських вапняків біля каналу Дніпро-Донбас. 20. Балка Солонецька. Відслонення вулканічного попелу в четвертинних відкладах.

Кожен з цих об'єктів може використовуватися для проведення геологічних екскурсій. Геологічні екскурсії цінні тим, що дають конкретне уявлення про процеси і явища, вивчати які тільки теоретично неможливо. Екскурсії, як польова форма роботи, дають можливість безпосереднього спілкування людини з природою, придбання практичних умінь і навичок спостереження на місцевості природних явищ і процесів, піднімають питання проблем екології.

Важлива особливість таких екскурсій – комплексність виконуваних у їхньому ході краєзнавчих спостережень, ці екскурсії мають головним завданням послідовне, систематичне й, по можливості, найбільш повне вивчення географічних і геологічних явищ, процесів і створених ними об'єктів. Найбільш активна вікова група для залучення до геологічних екскурсій – учнівська молодь.

Комунальним закладом «Харківська обласна станція юних туристів» сумісно з науковцями факультету геології, географії, рекреації і туризму Харківського національного університету імені В.Н. Каразіна розроблено кілька таких маршрутів: Шебелинське родовище природного газу, гора Кременець – геологічна пам'ятка Харківщини (Ізюмський район); Новоселівське родовище скляних пісків (Харківський район); Вовчанське відслонення крейдових відкладів (Чугуївський район), Смирнівське родовище вапняків (Лозівський район).

Маршрути розраховані на учнів 6-11 класів закладів загальної середньої освіти, вихованців гуртків закладів позашкільної освіти, всіх, хто цікавиться геологією, географією рідного краю. Крім того, зазначені геомаршрути були опрацьовані під час щорічних обласних виїзних семінарів учителів географії, керівників геологічних та географічних гуртків.

Для здійснення геологічної екскурсії ми хочемо запропонувати Смирнівське родовище вапняків. На користь вибору саме цього об'єкту впливають наступні фактори:

- Смирнівський кар'єр є геологічною пам'яткою природи.
- Кар'єр не розробляється близько 20 років, що робить його доступним для вивчення.
- Досить повний розріз порід верхньої юри.

- Насиченість вапнякових відкладів рештками викопної фауни.
- Можливість попрацювати на відслоненні, зібрати колекцію гірських порід.
- Зрозуміти геологічні та палеогеографічні умови юрського періоду на даній території.
- Мальовничий ландшафт, що дозволяє отримати естетичне задоволення від екскурсії.

Екскурсію до геологічної пам'ятки природи – Смирнівського родовища вапняків варто розпочати з відвідування Лозівського краєзнавчого музею. Музей складається з кількох залів, у яких представлені відомості про геологію, географію, історичні, етнографічні особливості Лозівщини. Зали музею мають якісне оформлення, наповнені цікавими експонатами. Так, геологічна експозиція містить відомості про геологічну будову, геохронологію, історію геологічного розвитку, зразки гірських порід та цікаві палеонтологічні знахідки. В музеї є унікальний белемніт, знайдений у біля с. Смирнівка, він має гігантські розміри – довжину 14 см, діаметр – 5 см. В експозиції можна побачити рештки коралів, амонітів, двостулкових молосків. Унікальною є знахідка кісток мамонта. Таким чином, попередньо ознайомившись з геологічною будовою Лозівщини, продовжуємо екскурсію геологічним маршрутом безпосередньо біля с. Смирнівка, яке знаходиться в 17 км від м. Лозова.

Смирнівське родовище знаходиться в південній прибортовій зоні Дніпровського грабена. Родовище розташовано в 17 км на північний схід від м. Лозова, на північно-західній околиці с. Смирнівка в балці Нелюбівська, в нижній частині якої знаходиться великий кар'єр. Балка має довжину близько 5 км, орієнтована на південний захід, є лівою притокою долини р. Бритаї. Геологія цієї місцевості вивчалася при проведенні геологічної зйомки, стратиграфічних і палеонтологічних досліджень і геологорозвідувальних робіт. Цей об'єкт стисло розглядається в якості стратиграфічної пам'ятки природи [2].

Обстеження та геологічний опис кар'єру, відбір зразків геологічних порід та викопної фауни юрського періоду було проведено під керівництвом В.Г. Космачова, доцента кафедри геології Харківського національного університету імені В.Н. Каразіна. Кар'єр має довжину вздовж балки близько 1,5 км, його ширина - до 0,8 км, північно-західний борт перекритий відвалом.

Зведений геологічний розріз Смирнівського родовища вапняків.

За результатами опису точок спостереження під керівництвом науковців ХНУ імені В.Н. Каразіна було зроблено більш детальну геологічну характеристику Смирнівського родовища, яку наведено нижче.

В кар'єрі 3-4 уступами на висоту до 30 м було відкрито такий розріз (зверху до низу):

- 1 - голоцен - ґрунтово-рослинний шар - 0,5 м;
- 2 - плейстоцен - суглинки бурі і червоно-бурі з карбонатними включеннями - до 17,4 м;

3 - пліоцен - глини червоно-бурі і сірі, місцями з залізистими стяжіннями - 4,3 м;

4 - олігоцен, берекський регіоярус - піски світло-сірі, зеленуваті і жовтуваті кварцові дрібнозерністі, місцями глинисті з тонкими лінзоподібними прошарками глини - 9,1 м;

5 - еоцен-олігоцен, обухівський і межигірський регіояруси - пісковик зеленувато-сірий з бурими плямами глауконітово-кварцовий - 7,7 м;

6 - еоцен, київський регіоярус - глини зелено-сірі щільні дуже пластичні - 10 м;

7 - буцацький регіоярус - піски світлі жовтуваті і зеленувато-жовті дрібнозерністі, в нижній частині - кременева галька - 14,1 м;

8 - верхньоюрський відділ, верхньокимериджський під'ярус (донецька світа) - глини строкатобарвні шаруваті - 5,5 м;

9 - нижньокимериджський під'ярус (ізіумська світа) - вапняк білий оолітовий з залишками червононогих моллюсків *Nerinea ursicinensis* Lor. і *Nerinella gurovi* Lapk. - 2,5 м;

10 - оксфордський ярус - вапняки жовті оолітові з прошарками вапняків глинистих з залишками белемнітів *Pachyteuthis panderi* Orb. і численними ядрами двостулкових моллюсків переважно родів *Trigonia* і *Myophorella* - 1,5 м;

11 - вапняки сірі глинисті з прошарками щільних вапняків і черепашкових агломератів, з залишками двостулкових моллюсків (відбитки і ядра *Myophorella* sp., устриць) і рідкими амонітами *Aspidoceras nikitini* Boriss.; в нижній частині серед щільних вапняків знаходяться прошарки силіцитів коричнеувато-сірих - 6 м;

12 - перешарування вапняків сіруватих оолітових, вапняків глинистих і щільних кременистих, а також черепашкових агломератів; породи містять залишки двостулкових, червононогих і головоногих моллюсків, зокрема *Gastrochaena oxfordiana* Orb., *Pseudomelania heddingtonensis* (Sow.), *Pachyteuthis panderi* Orb. - 5 м;

13 - середньоюрський відділ, келовейський ярус - вапняки кременисті і силіцити з лінзами пісків і пісковиків з залишками двостулкових моллюсків родів *Ostrea* і *Pecten*; в нижній частині містять прошарки вапняків оолітових і глинистих з залишками белемнітів *Pachyteuthis panderi* Orb. і брахіопод *Ivanoviella alimanica* (Roll.) - 6,5 м;

14 - вапняки піскуваті, мергелі з прошарками піску кварцового крупнозернистого з залишками *Ostrea* sp. і *Pecten* sp.; в низу - мергель з залишками амонітів *Quenstedtoceras nalivkini* Boriss., *Keplerites calloviensis* (Sow.), *Kosmoceras jason* (Rein.) і великими устрицями - 1 м;

15 - піски гравелісті бурі і сірі косошаруваті з залізистими прошарками і лінзами залізистих пісковиків - відкрито до 5 м.

Юрська товща залягає похило з падінням на південний захід під кутом близько 5°. Цей розріз відбиває, насамперед, розвиток пізньоюрської трансгресії, яка мала місце в регіоні, починаючи з келовейського віку середньої юри по

ранньокімериджський час пізньої юри включно (160-144 млн. р. тому), а також ряд послідовних палеогенових трансгресій.

Гідними уваги об'єктами цієї геологічної пам'ятки природи є такі.

1. Геологічний розріз, що містить середньо- і верхньояурські відклади (зокрема, найбільш повний в регіоні обсяг ізюмської світи, в тому числі фауністично охарактеризовану її нижню - келовейську частину), а також кайнозойські відклади як стратиграфічні і палеогеографічні об'єкти.
2. Залишки юрських тварин як палеонтологічний об'єкт, важливий в стратиграфічному і палеогеографічному відношенні.
3. Юрські оолітові вапняки і силіцити, а також палеогенові піски як петрографічні об'єкти і корисні копалини.
4. Кварцові інкрустації порожнин силіцитів як мінералогічний об'єкт.
5. Похиле залягання юри, стратиграфічна і кутова незгідність між нею і кайнозоєм як тектонічні об'єкти.
6. Водопроями з кайнозойської товщі, що живлять штучне невелике озерце на дні кар'єру, як гідрогеологічні і гідрологічні об'єкти.
7. Кар'єр і його відвали як техногенні форми рельєфу і свідоцтва розробки корисних копалин.

Смирнівський кар'єр не розробляється вже близько 20 років, днище його підтоплене і місцями поросло очеретом. Найбільш досяжна для практичного використання північно-західна частина кар'єру - останні за часом вибої, якими чудово відкрита переважно середня частина юрського розрізу родовища.

Висновки. На сучасному етапі розвитку внутрішнього туризму особливого значення набуває такий напрям, як геотуризм. Він має певні переваги, виконує ряд важливих соціальних функцій. По-перше, освітньо-інформаційну, адже всі бажаючі мають можливість ознайомитися з геологічною будовою території, умовами утворення гірських порід, відчути себе дослідником та першовідкривачем земних скарбів. Відвідування краєзнавчого музею дає додаткові знання з історії, етнографії, побуту і традицій місцевого населення, що є складовою геотуризму. По-друге, виконується рекреаційна та оздоровча функції туризму, адже геологічна екскурсія передбачає активний відпочинок у природному середовищі і подолання значної відстані між об'єктами (відслоненнями гірських порід), тобто, відбувається загартовування організму. Зміна середовища позитивно впливає на психоемоційний стан людини. Важлива і комунікативна функція, геологічну екскурсію проводить фахівець-геолог і спілкування з професіоналом завжди збагачує людину не тільки знаннями, але й позитивними емоціями.

Для учнівської молоді важко переоцінити пізнавальне та виховне значення геологічних екскурсій. Як приклад, даний геолого-краєзнавчий маршрут до Смирнівського родовища вапняків може бути корисним при вивченні деяких тем шкільного курсу географії: гірські породи рідного краю; рельєф як результат дії зовнішніх і внутрішніх сил Землі; корисні копалини України. Смирнівське родовище вапняків – видатна геологічна пам'ятка природи, відвідування якої учнівською молоддю сприятиме екологічному

вихованню і розумінню необхідності його збереження. В Харківській області існує достатня кількість цікавих об'єктів для проведення краєзнавчих геологічних екскурсій. Дана робота може бути корисна як приклад для розробки нових маршрутів.

Таким чином, розвиток геотуризму в Харківському регіоні має значні перспективи і потребує подальшої співпраці закладів вищої, загальної середньої, позашкільної освіти та туристичних організацій.

Список використаних джерел:

1. Бейдик О.О. Словник-довідник з географії туризму, рекреації та рекреаційної географії. К.: Ін-т туризму, 1998. 130 с.
2. Геологічні пам'ятки України (за ред.В.І. Калініна, Д.С. Гурського). В чотирьох томах. Львів: ЗУКЦ, 2011. Том IV. 280 с.
3. Колотуха О.В. Спортивний туризм та активна рекреація: географія, систематизація, практика (словник-довідник). Електронний ресурс. - Режим доступу: <https://geohub.org.ua/node/918>
4. Кіш Г.В. Геотуризм як можливість пізнання унікальності дестинації. Режим доступу:<https://geodictionary.com.ua/node/4620>
5. Космачева М.В.Про ранжирування геолого-географічних пам'яток природи за їх науковим і практичним значенням (на прикладі об'єктів Харківщини). *Вісн. Харків. нац. ун-ту.* 2005. № 655: *Геологія. Географія. Екологія.* С.144-148.

УДК 911.3:338.47(477.82-72)

Новосад Оксана, Єрко Ірина, Качаровський Роман
Волинський національний університет імені Лесі Українки
Мельник Надія
ДВНЗ «Ужгородський національний університет», м. Ужгород

Транспортна мережа Турійської ТГ Волинської області як елемент туристичної інфраструктури

Вивчено процес утворення Турійської територіальної громади (ТГ) Ковельського району Волинської області. Визначено основні особливості розвитку транспортної мережі, що функціонує на території Турійської громади. Деталізовано особливості функціонування певних і видів транспорту, зокрема автомобільного, залізничного, повітряного та річкового. Визначено роль транспортної мережі громади як важливого елемента туристичної інфраструктури Ковельського району. Запропоновано певні практичні науково-обґрунтовані заходи по її вдосконаленню та покращенню функціонування.

Ключові слова: туризм, транспорт, туристична інфраструктура, Турійська ТГ, Ковельський район, Волинська область.

Novosad O., Melnyk N., Yerko I., Kacharovskiy R. Transport network of Turiya TG of Volyn region as an element of tourist infrastructure. *The process of formation of the Turia Territorial Community (TG) of Kovel district of Volyn region has been studied. The main features of the development of the transport network operating on the territory of the Turian community are determined. The peculiarities of the functioning of certain modes of transport, in particular road, rail, air and river, are detailed. The role of the community transport network as an important element of the tourist infrastructure of Kovel district is determined. Some practical scientifically substantiated measures on its improvement and improvement of functioning are offered.*

Key words: *tourism, transport, tourist infrastructure, Turiya TG, Kovel district, Volyn region.*

Вступ. У процесі децентралізації держава дозволила новим утворенням розпоряджатися значною частиною фінансових потоків та матеріальних ресурсів самостійно. При ефективному господарюванні, підтримці державного та регіональних бюджетів, отримуючи кредитно-інвестиційні та грантові кошти, громади мають можливість вирішення багатьох наболілих господарських, економічних (зокрема у рекреаційній галузі) питань. Завдяки реформуванню територіальні громади мають підстави для соціально-економічного зростання своїх територій. Стає очевидною необхідність детального вивчення реальних можливостей сучасних об'єднаних громад в розбудові туристичної інфраструктури.

В аспекті інтенсивного розвитку процесів децентралізації ряд сучасних науковців та державотворців проводять дослідження різних елементів діяльності об'єднаних територіальних громад, зокрема й туристичної інфраструктури та її елементів. Комплекс суспільно-географічних досліджень інфраструктури туризму області провели І. В. Єрко та Я. Б. Олійник, дослідження елементів туристично-рекреаційної атрактивності територій проводились І. В. Єрко, Н. В. Чир, Л. Т. Чижевською, З. К. Каршук, Р. Є. Качаровським та О. В. Антипок.

Мета досліджень полягає в аналізі можливостей транспортної мережі Турійської ТГ Ковельського району Волинської області, визначенні її ролі у формуванні основних засад економічного розвитку району.

Виклад основного матеріалу. У процесі дослідження використано комплексний підхід для оцінки можливостей транспортної мережі як елементу туристичної інфраструктури Турійської ТГ як туристичної дестинації, а також методи порівняльно-географічний, статистичний, узагальнення та систематизації. Зокрема, статистичний метод дозволив розрахувати коефіцієнти забезпеченості різними об'єктами туристичної інфраструктури; порівняльно-географічний метод – співставити отримані результати з аналогічними показниками по області. Користуючись методами узагальнення та систематизації вдалося зібрати, узагальнити і систематизувати наявний статистичний матеріал та дати оцінку можливостей функціонування та розвитку туристичної інфраструктури на сучасному етапі; окреслити проблеми та перспективи її подальшого розвитку.

Матеріалами слугували власні дослідження авторів та комплексний аналіз статистичних матеріалів Головного управління статистики, Служби автомобільних доріг у Волинській області, структурних підрозділів Волинської обласної державної адміністрації та Турійської ТГ.

Туризм як галузь економіки, що прогресивно розвивається, не може ефективно функціонувати без наявності потужної транспортної мережі, особливо в умовах трансформації системи державного управління на місцях, започаткованій з прийняттям Закону України «Про добровільне об'єднання територіальних громад» [5].

Законодавча база дозволила створити на теренах Волинської області чотири адміністративно-територіальні райони, куди увійшли 54 громади, третина з яких селищні, серед них Турійська. Держава дозволила громадам самостійно здійснювати ряд владних повноважень та розпоряджатися певними фінансово-економічними ресурсами. Проте можливості громад є досить часто недостатніми для вирішення ряду соціально-економічних проблем, набутих в процесі децентралізації влади, вирішення яких потребує додаткових джерел прибутку. Зокрема, одним з досить перспективних джерел є туризм як галузь, що прогресивно і динамічно розвивається. Фінансові ресурси ТГ (громада практично є самодостатньою, рівень догацийності бюджету становить 20,5 % [2; 3; 7], залучені інвестиційні та грантові кошти, підтримка держави дозволять провести реконструкцію туристичної інфраструктури, зокрема транспортної, особливо місцевого рівня, що разом з існуючими туристично-рекреаційними ресурсами дадуть змогу здійснити прорив у функціонуванні туризму.

Турійська громада, утворена 2017 р., нинішніх меж набула після 25.10.2020 р. Нині її площа становить 869,0 км², населення – 19 533 особа (станом на 01.04.2021 р.). У громаду увійшли селищна (смт Турійськ) і 14 сільських рад, 52 населених пункти – селище міського типу (Турійськ) та 51 село: Блаженик, Бобли, Вербичне, Волиця, Гаруша, Дожва, Дольськ, Дуліби, Задиби, Клоськ, Кульчин, Купичів, Кустичі, Липа, Літин, Ловища, Маковичі, Мировичі, Мокрець, Молодівка, Мочалки, Нири, Новий Двір, Обенижі, Озеряни, Оса, Осекрів, Осереби, Осьмиговичі, Охотники, Перевали, Пересіка, Поляна, Радовичі, Растів, Ревушки, Свинарин, Селець, Серебряниця, Серкізів, Синявка, Соловичі, Ставок, Сушибаба, Тагачин, Торговище, Туличів, Туричани, Турія, Туропин, Чорнів. Адміністративним центром громади є смт Турійськ [1-3; 7-9].

Подорожі туристів не відбуваються без доступу подорожуючих до об'єктів туризму. Завдяки розгалуженій мережі транспортних шляхів вдається істотно підвищити потік туристів до певних туристично привабливих місць.

За наявною інформацією Служби автомобільних доріг у Волинській області територією Турійської громади проходять автошляхи державного (регіональні та територіальні) та місцевого значень.

Регіональною трасою у громаді є **Р-15** (Ковель - Володимир - Червоноград - Жовква) - 87,3 км (загальна протяжність), територіальними - **Т-03-02** (Піща - Шацьк - Любомль - Володимир - Павлівка - Горохів - Берестечко-Козин-(М-06)) - 174,9 км, **Т-03-09** ((Т-03-08) - Дубечне - Стара Вижівка - (М-07) - Турійськ -

Рожище - Ківерці - Піддубці - (Н-22) - 151,3 км, **Т-03-11** ((Р-14) - Камінь-Каширський - Ковель - (М-19) - Колодяжне -Локачі - (Н-17)) - 161,6 км. [3-5].

Дорогами місцевого значення є: обласні **О 030102** ((Т-03-02) - Гайки - Мокрець - (Р-15)) - 12,1 км, **О 031589** (Перевиця - Миляновичі - Ружин - (Р-15)) - 20,9 км, **О 031590** ((Р-15) - Задиби - Клюськ - (Т-03-09)) - 12,4 км, **О 031591** ((Т-03-02) - Овлочин - Соловичі - Бобли - Ревушки) - 39,4 км, **О 031592** (Куличів - Озеряни - Новий Мосир - Голоби - (М-19) - Жмудче -Велицьк - Корсині - Берегове - Мильськ - Переспа - (М-19) - Немир -Вітоніж - Ловища - (Т-03-09)) - 101,4 км, **О 031593** (Сомин - Відути - Перевали -Туричани) - 15,2 км та районні **С 030611** (Рокитниця - Пересіка - Озеряни) - 11,0 км, **С 031501** ((Т-03-09) - Клюськ - Тагачин) - 2,8 км, **С 031502** (Вербичне - Туличів - Літин) - 8,0 км, **С 031504** (Новий Двір - Серкізів) - 6,7 км, **С 031505** (Осерби - Охотники - Перевали) - 6,5 км, **С 031506** (Блаженик - Туропин) - 6,3 км, **С 031509** (Волиця - (О 031590)) - 1,2 км, **С 031510** (Осекрів - Маковичі) - 3,4 км, **С 031514** (Відути - Торговище) - 2,1 км, **С 031516** (Растів - (Т-03-09)) - 2,4 км, **С 031517** (Ставок - (Т-03-09)) - 2,0 км, **С 031518** ((Т-03-09) - Мировичі) - 3,0 км, **С 031519** (Гайки - Руда - Замости) - 6,0 км, **С 031520** (Сушибаба - (О031592)) - 1,2 км, **С 031521** (Поляна - (Т-03-09)) - 1,8 км, **С 031522** (Олександрівка - Новий Двір) - 5,6 км, **С 031523** (Нири - (Т-03-09)) - 1,5 км, **С 031524** (Туропин - Турія) - 5,7 км, **С 031525** (Чорнів - Свинарин) - 2,6 км, **С 031526** (Ловище - Осьмиговичі - Синявка) - 9,3 км [3; 6-9].

Турійська ТГ має зручне географічне розташування (близькість до великого залізничного вузла у м. Ковель) і доступність до обласного центру (м. Луцьк). Автомобільний транспорт відіграє провідну роль у транспортному сполученні. Мережа доріг загального користування забезпечує транспортне сполучення між всіма населеними пунктами громади. Сполучення з обласним та районним центром, містами і селами району та області здійснюється приватними перевізниками. Транспортна мережа забезпечена АЗС та СТО у смт Турійську [3; 6-9].

Залізничне сполучення представлено залізничною магістраллю сполученням Ковель-Володимир-Львів (залізнична станція у смт Турійськ, найближчі великі залізничні станції у містах Ковелі та Володимирі (раніше Володимир-Волинський, зміна назви відбулася згідно постанови Верховної Ради України від 15-го грудня 2021 року №1959-IX «Про перейменування міста Володимир-Волинський Володимир-Волинського району Волинської області») - за даним напрямом Волинська область з'єднана з західними регіонами України, та країнами Центрально-Східної Європи [3-4; 6-9].

Повітряне сполучення у громаді відсутнє, найближчі аеропорти розміщені досить далеко – у містах Львів та Рівне, та мають обмежений перелік міжнародних напрямків польотів, щодо недостатньо забезпечує авіаційне сполучення для доставки всіх бажаних туристів із віддалених куточків світу. Аеропорт «Бориспіль» - повітряні ворота України такого рівня - знаходиться на відстані близько 450-500 км, поблизу міста Київ.

Переміщення туристів з екскурсійною (річкові прогулянки вихідного дня) метою водними шляхами можливе десятима річками, що відносяться до басейну двох правих приток Прип'яті - Турії та Стоходу, які можуть вико-ристовуватися для сплавів на каное й байдарках. Найбільшими серед них є Турія, Стохід, Рокитниця, Неретва, Туричанка, Кульчин, Срібниця [3-4; 6-9].

Громада має вигідне транспортно-географічне розташування. Знаходиться поряд з прикордонними (з Республікою Польща) громадами Волинської області, в межах досягнення автопереходу Устилуг, менш як за 100 км до автопереходу і пасажирського залізничного переходу Ягодин. Громада є важливим елементом в транспортному відношенні транскордонного об'єднання «Єврорегіон Буг», через який здійснюються інтенсивні зовнішньоекономічні зв'язки регіонів України з державами ЄС [3; 7].

Проаналізувавши можливості транспортної мережі Турійської ТГ, відзначаємо її достатній рівень забезпеченості, зокрема автомобільними шляхами (на території громади існує розгалужена сітка автомобільних доріг державного та місцевого значення) та залізничним сполученням (у громаді наявна залізнична колія, залізнична станція, поряд знаходяться великі залізничні вузли), проте відсутність повітряного сполучення (найближчі аеропорти на відстані понад 150 км) і мала прохідність водних шляхів створює проблеми для іноземних туристів.

Враховуючи проаналізоване, Турійській територіальній громаді, виконуючи Стратегію власного розвитку, слід:

- 1) провести капітальний ремонт автомобільних доріг місцевого значення (за європейськими стандартами) в межах коштів, залучених за державними програмами та інвестиційними проектами;
- 2) збільшити пропускну спроможність автомобільних доріг, розширивши їх ширину;
- 3) розглянути фінансову доцільність і технічну можливість авіаційного сполучення громади (можливо легкомоторними повітряними суднами), зокрема з обласним центром (м. Луцьк) та іншими містами, такими як Рівне та Львів;
- 4) забезпечити постійне, безперервне, автобусне сполучення з громадами Волинської, Львівської та Рівненської області (особливо колишніми районними центрами та великими вузловими залізничними станціями) для забезпечення доїзду туристів;
- 5) облаштувати зупинки вздовж колії залізничного транспорту тимчасовими спорудами із наявністю санвузлів;
- 6) осучаснити автобусні зупинки у всіх населених пунктах громади, створивши електронні табло руху транспорту (за GPS-навігацією);
- 7) модернізувати мережу закладів харчування (забезпечивши їх громадськими вбиральнями та місцями для самообслуговування осіб з інвалідністю);
- 8) покращити мережу вуличної торгівлі вздовж автомобільних доріг;
- 9) повністю освітити вуличними ліхтарями дороги місцевого значення;

- 10) збільшити кількість закладів тимчасового розміщення (особливо motelі, готелі, кемпінги).

Висновки. Прогресивний розвиток туристичної галузі тісно пов'язаний з нормальним функціонуванням транспорту як дуже важливого елементу туристичної інфраструктури, що сприяє стрімкому росту туристичних потоків подорожуючих і дозволяє постійно наповнювати бюджет, забезпечувати зайнятість трудових ресурсів та добробут громади. Турійська ТГ має потужну транспортну мережу та розбудовану інфраструктуру, що сприяє розвитку туризму у громаді, районі та регіоні.

Список використаних джерел:

1. Головне управління статистики у Волинській області. URL: <http://www.lutsk.ukrstat.gov.ua>. (дата звернення: 22.01.2022).
2. Децентралізація влади URL: <http://decentralization.gov.ua/region/item>. (дата звернення: 22.01.2022).
3. Ковельська районна державна адміністрація. URL: <http://koveladm.gov.ua/>. (дата звернення: 22.01.2022).
4. Полянський С. В., Карпюк З. К., Чижевська Л. Т., Мельник О. В., Качаровський Р. Є., Антипок О. В. Особливості природно-рекреаційного потенціалу Турійської територіальної громади Волинської області. *Modern science: concepts, theories and methods of basic and applied research*: матер. II Міжнар. наук.-практ. конф., м. Відень, Австрія - м. Вінниця, Україна 24 грудн. 2021 р. *International scientific journal «Grail of Science»* № 11 (December, 2021) / ГО «Європейська наукова платформа» (Вінниця, Україна) та ТОВ «International Centre Corporative Management» (Відень, Австрія), 2021. С.638-646. DOI 10.36074/grail-of-science.24.12.2021.125.
5. Про добровільне об'єднання територіальних громад. Закон України від від 05.02.2015 № 157-VIII. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/157-19>. (дата звернення: 12.01.2022).
6. Служба автомобільних доріг у Волинській області. URL: https://vl.ukravtdor.gov.ua/pro_sluzhbu/kontakty.html (дата звернення: 30.12.2021).
7. Турійська територіальна громада. URL: <http://turiyska.gromada.org.ua/>(дата звернення: 22.01.2022).
8. Черчик Л. М., Міщенко О. В., Єрко І. В. Туристично-рекреаційний комплекс Волинської області: передумови розвитку: монографія. Ч. 1. Східноєвропейський національний університет імені Лесі Українки, Луцьк : 2014. 128 с.
9. Чир Н. В., Качаровський Р. Є., Павлушенко М. О. Оцінка сучасного стану та перспектив модернізації туристичної інфраструктури в умовах розвитку окремих об'єднаних територіальних громад Турійського району Волинської області. *Наук. вісн. Східноєвроп. нац. ун-ту ім. Лесі Українки*. Луцьк. 2017. № 9 (358): Геогр. науки. С. 94-100.

Грицюта Валентина, Поляков Олександр
*Комунальний заклад «Харківська обласна станція юних туристів»
Харківської обласної ради*

Туристський маршрут південно-східною Слобожанщиною: від Харкова до Ізюма

У статті розглядається туристський маршрут, прокладений територіями і містами південно-східної Слобожанщини від Харкова до Ізюма, відвідування яких задовольнить будь-якого мандрівника, від керівників гуртків, до представників учнівської молоді різного віку. Дана робота буде цікава та корисна всім, хто цікавиться історією рідного краю, хто бажає відвідати та поклонитися святим місцям Слобожанщини, осадчим, отаманам та козакам-переселенцям, які засвоювали ці території, боронили їх від нападників і перетворили цю землю на квітучу територію сучасної південно-східної Слобожанщини.

***Ключові слова:** краєзнавчий туризм, Слобожанщина, заснування Слобідської України, козацтво, Дике поле.*

Hrytsiuta V., Polyakov A. Tourist route to the south-eastern Slobozhanshchina: from Kharkiv to Izyum. *The article examines the tourist route laid by the territories and cities of south-eastern Slobozhanshchina from Kharkov to Izyum, which will satisfy any traveler, from club leaders to representatives of students of all ages. This work will be interesting and useful to all who are interested in the history of the native land, who want to visit and worship the holy places of Slobozhanshchina, settlers, atamans and Cossack settlers who conquered these territories, defended them from invaders and turned this land into a thriving modern south. eastern Slobozhanshchina.*

***Key words:** local lore tourism, Slobozhanshchyna, founding of Slobidska Ukraine, Cossacks, Wild Field.*

Постановка проблеми. На сучасному етапі розвитку туризму саме його краєзнавчий напрям виконує важливі соціальні функції і є пріоритетним у національно-патріотичному вихованні підростаючого покоління [7]. Краєзнавчий туризм допомагає об'єктивно розглянути та аналізувати історичні події минулого України, її славетних ватажків - гетьманів, полковників, захисників своєї землі козаків, захисників незалежної Української держави, про яку вони мріяли багато століть тому.

Аналіз досліджень та публікацій. Державна політика виховання молоді засобами краєзнавчого туризму сприяє об'єктивному аналізу та вивченню історичних подій минулого України (у даній статті Слобожанської України). Ці питання були вкрай актуальними і під час створення поселень Слобідської України з часів заснування козацьких та полковних міст - Харкова, Чугуєва, Балаклі, Ізюма, Сум, Охтирки, Острогозька, що знайшло своє відображення у документах XVII століття, спогадах сучасників, цікавих наукових статтях краєзнавців Ізюмщини наших часів, працях видатного вченого, краєзнавця,

директора Ізюмського краєзнавчого музею Миколи Сібільова на початку 20-х років ХХ ст. Бо вже тоді імперські амбіції Московії поступово і невпинно руйнували фундаменти полкового, досить незалежного, устрою тодішньої України. Сучасні роботи історика Г.Є. Долуханова [1] актуалізують ґносеологічні корені появи зіткнення волі і поневолення, насильства і вільного вибору своєї долі, що так яскраво віддзеркалюється у політиці європейських держав наших часів, особливо тієї, яка прийняла у 1654 р. «під свою високу руку» землі Слобожанщини, які споконвіку належали Київській Русі, а не Московії [2].

Мета роботи: тема дослідження історії держав та їх незалежності і право боронити її абсолютно актуальна, тому розглядання деяких аспектів далекого минулого - утворення і заселення Слобожанщини, її розвитку, проблем захисту не тільки від нападників татар і османів, видатних постатей і керівників козацтва, які упроваджували полковий устрій не тільки у полкових містах, дозволяє замислитись читачам, зробити аналіз подій і вірні висновки. Все це сприяє національно-патріотичному вихованню учнівської та студентської молоді.

Виклад основного матеріалу. Відповідно до Закону України «Про позашкільну освіту» освітня діяльність здійснюється за 12 напрямками позашкільної освіти в гуртках, секціях, групах, які формуються у складі закладів позашкільної освіти. Одним із важливих напрямів позашкільної освіти є туристсько-краєзнавчий. Робота туристсько-краєзнавчих об'єднань у закладах позашкільної освіти Харківської області продовжує розвиватися. Комунальний заклад «Харківська обласна станція юних туристів» Харківської обласної ради є активним осередком та координатором туристсько-краєзнавчої, туристсько-спортивної, військово-патріотичної, екскурсійної діяльності серед учнівської молоді Харківщини. Серед напрямів роботи закладу виділяється екскурсійна територіями Харківської, Сумської, Полтавської, Дніпропетровської, Запорізької областей.

У даній статті автори використовують деякі матеріали своїх багаторічних мандрів різними регіонами України - артефакти, цікаві документальні матеріали, маловідомі сторінки історії міста Харкова, особливо його майже невідому історію підземелля, яка давно очікує від науковців, археологів, істориків, спелеологів відкриття реальних часів заснування міста, що актуально для історичної науки. Все це буде цікаво для тих, хто бажає знати правду про старовинну докозацьку історію міста і його стародавніх поселень-городищ.

Подорожі рідним краєм це не тільки один з найцікавіших видів відпочинку. Відвідуючи нові місця, відкриваєш для себе новий світ, ознайомлюєшся з визначними об'єктами та пам'ятками історії, матеріальної і духовної культури нашого народу. Безумовно, найкращі місця неможливо просто описати на папері, але можна сфотографувати не тільки на камеру, а почути своїм серцем і душею, надовго зберегти у своїй пам'яті. Харківщина з її дивовижною і неповторною природою, мальовничими куточками Сіверського Донця, його багатокілометровими неповторними закрутами нікого не залишить байдужим. Заснування першої у майбутньому столиці нашої держави міста

Харкова, заселення волелюбними переселенцями-козаками міст Харкова, Чугуєва та Ізюма видатними осадчими: міфічного козака Харька, Якова Острянина, Якова Чернігівця, козацьких полковників, до складу яких увійшов славнозвісний і неперевершений полководець Іван Дмитрович Сірко, останнього «дисидента» козацького полковника Федора Краснокутського з Ізюма, кожного з якравною неповторною долею, складає цей маршрут південно-східною Слобожанщиною.

Кожне місто України, маленьке чи значне, залишило по собі історичну пам'ять про видатні постаті, героїчні події минулого і в наші неспокійні часи, про боротьбу народу за свою кращу долю, за право жити за законами правди, гідності, волі. Багатокіткова історія міста Харкова була насичена подіями утворення поселення на Глиняній Горі (вулиця Університетська), побудови фортеці і свого вільного полкового життя, захисту своїх родин і мешканців фортеці від кочівників, які за тривалий час навал на Харківщину так і не змогли підкорити фортецю. Невпинний час змінює обличчя міста, його вулиці, площі, безжалісно знищує його риси. Але залишаються картини, світлини, пам'ять сучасників, документи минулого.

Про Харків написана значна кількість книг в різні періоди заснування міста, існують документи і спогади про його заснування [8]. Але однією з мікро задач даної роботи є висвітлити його незнайомі і, мабуть, таємні сторінки дуже давньої історії міста, яка може порівнятися з часами Київської Русі і перших століть раннього християнства. Заснування міста ов'язано багатьма легендами, але існують небезпідставні наукові версії, припущення, цікаві спогади сучасників. Ми досить обізнані з офіційними версіями виникнення та розбудови міста з офіційною давно відомою версією заснування міста з 1654 р., з наполегливими бажаннями держав-сусідів середньовіччя, які бажали приєднати території північно-західних земель - Польщі, Московії, Литви [2]. Але реально існують маловідомі сторінки давньої історії і подій пов'язаних з цими періодами історії, які треба «прочитати», проаналізувати та зробити вірні висновки історикам, науковцям, археологам про часи заснування Харкова і здолати сучасні перешкоди на цьому шляху, і науково, з артефактами і знахідками довести, що Харкову не 368 років існування, а значно більше [6].

Використовуючи вже існуючі знахідки і артефакти, аналізуючи наукові версії та гіпотези, які розкриють завісу таємниці появи нашого міста, спробуємо з'ясувати та проаналізувати деякі відомі історичні факти, спогади та роботи істориків середньовіччя і ХХ століття, які не викликають сумнівів для тих, хто не заангажований офіційною версією виникнення міста у ХVІІ столітті з відомими осадчими та переселенцями. Є ще більш цікаві історичні події значно більше старовинного часу, пов'язані з історією міста. Деякі сторінки цієї таємниці прочитані сучасниками, науковцями на початку ХХ ст., але це тільки перший крок у розгадуванні подій дуже старовинного літопису. Ця історія, як не дивно, не історія зовнішнього вигляду міста, а схованого під землею на різній глибині центральної частини міста і за його межами на багато кілометрів, де ховається відповідь про часи заснування не тільки Харкова, а ще п'ятьох значних

населених міст-фортець на території сучасної Харківської області. Це й підземний Харків було відкрито наприкінці XIX ст. і він поєднаний з численними легендами в дусі пригодницьких кінофільмів. Існують і безперечні факти, спогади і роботи свідків дуже далекого минулого. Але більш ніж за сто останніх років досліджень вчені так і не змогли дати відповідь про часи створення підземних споруд, та замовників капітальних будівель, які ховаються під вулицями Пушкінській, Сумській, під площами Конституції, Свободи, Бурсацькому узвозі і багатьох інших місцях міста.

Існуючі складнощі сьогодення - відсутність споруд у переліку муніципальних об'єктів, за які ніхто не відповідає юридично, ніхто на охороняє. Могутні державні структури швидко втручаються у справи заборони, коли знаходять залишки підземель. Знайдені артефакти (металеві гроші монгольського часу на вулиці Квітки-Основ'яненка глибоко під землею), фрагменти старовинної кераміки під час будівництва та підземні галереї говорять про наявність численних таємниць підземного міста.

Таким чином, до 368 років офіційного заснування міста треба додати приблизно ще 300 років – років існування «Дикого поля». А що було в часи Київської русі X-XII ст.? Але в такому разі вік підземель наближається до 1000 років і вони стають однолітком самої Київської Русі - першої давньоруської держави. Існує цікава версія-гіпотеза, що підземелля Харкова стали будуватися ще на початку 1-го тисячоліття н.е., коли в Римській імперії посилювалися гоніння на перших християн (знайдена у 1869 кам'яна ікона Спаса Нерукотворного неподалік Холодної Гори). Такий матеріал ікони існує тільки на Уралі або на території Малої Азії. Науковці XIX ст. довели, що такий стиль виконання ікони існував у давньогрецькі часи. Церковні служителі ідентифікували часи виготовлення ікони періодом роботи майстрів Володимиро-Суздальської школи у XII ст. [6]. На жаль, ікона була втрачена і знайти її неможливо. Але можливо, що у стародавні часи під Університетською гіркою перші християни створили підземні галереї та молельні приміщення дуже схожі на Краснокутські печери.

Таким чином, імовірно, версія про будівництво підземних ходів - ранньохристиянська традиція, а за вченими - проведення хімічних та мінералогічних аналізів щодо підтвердження часу їх виникнення. Так це було або інакше - нам про це поки ще не узнати. Закінчуючи цю дуже цікаву і таємничу тему про стародавній Харків, приводимо особистий погляд видатного вченого, красномовця, Д.І. Багалія: «...Ці ходи могли з'явитися... і до татарського часу» [1]. Таємниця підземного Харкова чекає своїх дослідників, які зможуть визначити часи колонізації нашого краю і відповісти на питання:

1) Який практичний зміст мали підземелля у Харківській області - Краснокутськ, Черкаська Лозова, Хорошевське городище, печери Курязького монастиря?

2) Який вік мають підземелля?

3) Яке призначення печер з декількох підземних поверхів Харкова?

«Ховаючи» існування підземних ходів, міська влада, державна силова структура, сама держава, відсторонюються від розв'язання питання про

дослідження Харкова, безумовно, стародавнього українського міста. А це не тільки Харківська стародавня історія, це майбутні екскурсійні маршрути (а такі вже існують у Чернігові, Одесі, Києві).

Любов моя тиха...Люблю, тебе краю...

Люблю твої думи і співи, і сни.

І степ необмежний, і тугу без краю.

І тихії сльози твоєї весни.

(Христя Алчевська, збірка «Вишневий цвіт»)

Відомий дослідник Слобожанського краю професор Харківського університету М.Ф. Сумцов про ці незаселені території «Дикого поля» і заснування Слобожанщини зазначав, що час їх виникнення: «Приблизно в середині XVII століття.» І далі вчений продовжував: «Що ж за люди були перші слобожани? Може, які-небудь зайди, біженці, безрідні сироти-мандрьохи? Здебільшого це були поважні господарі, що йшли на нові місця не надсліп, манівцем, абияк, а розумно, з худобою, кіньми, волами, з грішми, одежиною, з попами, дяками, з вчителями... Осідали вони одразу міцно і розумно» [1]. Переселенці осаджували багато міст, сіл, хуторів, слобод, які пізніше сформували козацькі полки. З 1654 року почалося будівництво харківської фортеці. У 1656 році у Харкові з'являються перші історичні постаті - воєвода Селіфонов, який за допомогою харківців будує острог за чугуївськими кресленнями.

Невдовзі Харків стає полковим містом і незабаром Харківський полк відокремлюється від Белгородського полка. Місто отримує статус «полкового міста Харківського козачого полка». При цьому полковник керував безпосередньо захистом фортеці, козаками, в той же час воєвода, призначений московським урядом, керував служивими військами, які складали гарнізон фортеці. Для харківців починається військово-господарче життя, а в 1665 з'являється полковник Іван Сірко [8]. Атрибутами полкового життя на той час були: автономія, своє судочинство, різноманітні привілеї, самостійне вирішення всіх питань козацького життя. Але майже відразу виникнула досить гостра проблема: московіти поступово, але невпинно почали насаджувати свою адміністрацію, управителів-воєвод - Чугуївського, Белгородського, які активно втручалися у життя переселенців, внаслідок цього постійно виникали гострі конфлікти з багатьох питань. У той же історичний період не відразу, а поступово проходить заселення Чугуївського повіту з 1638, куди зі своїми черкасами (козаками) прийшов Яків Острянин [4].

Трохи пізніше почалося заселення південно-східної Слобожанщини і там засновано Балаклійський полк на чолі з козацьким отаманом Яковом Степановичем Чернігівцем. Діяльність останнього отамана в той період розповсюджувалася і на справу заселення територій майбутнього Ізюмського полка (1682). Заселення цих територій після 1682 продовжив полковник Донець. Заселення Слобідської України проводили переважно козаки, але велику участь в цій справі приймав увесь український народ - міщани, селяни, духовенство. З 1659 Харків стає полковим містом. Спочатку посада полковника була виборною,

пізніше на цю посаду стали призначати. Полковник безпосередньо керував захистом фортеці, козаками, а воевода військами, які складали гарнізон фортеці [3].

Продовжуємо подорож на південний схід від Харкова. Попереду через 38 км степового шляху нас зустрічає покажчик «Чугуїв» - у минулому славнозвісне козацьке місто з багатим історичним минулим, а в наші часи - теперішнім захисників держави на сході України. Засновником козацького поселення у Чугуєві справедливо вважають Якова Острянина, який керував ним з 1638 по 1641 роки [10]. Тривалість існування підрозділу козаків на цій території продовжувалася всього кілька років і мала несподіваний трагічний кінець для його засновника. Переселенці прийшли на місце Чугуївського городища (стара частина міста) після поразки повстання селян у битві біля селища Жовніне у нинішній Черкаській області у червні 1635. Запекла тривала битва, у якій повстанці втратили гармати, порох, зробили подальший опір полякам недоцільним. Внаслідок чого Я. Острянин з частиною козаків відступає на Слобідську Україну, на територію контролювану Московською владою. В той же час велика кількість служивих людей з Московії примусово приєднуються до втікачів із заходу і наповнюють цей край слободами. Чугуївці стали першими, які утворили перше козацьке угруповання на Харківщині на основі полкового устрою. У старовинних документах того часу: «В колишньому 1638 р., прийшов в нашу Московську державу Яцько Острянин, а з ним сотники і рядові черкаси...», так писалося в царській грамоті на відповідні події. Козаки взяли на себе обов'язок охороняти кордони Московії від татар та поляків. На 1639 рік служивий склад налічував кілька тисяч мешканців. Був побудований острог добре захищений природними перешкодами. У ті роки Чугуїв стає полковим містом козачого полку. Але неузгодження між козаками та Острянином погіршуються під час походів на татар і закінчуються його вбивством. Однією з версій вбивства є втрата довіри козаків до нього. Внаслідок цих дій частина переселенців потай повертається до Польщі, інша рушає на Дон, дехто лишається і оселяється на Слобожанщині. Після такого розвитку подій Чугуїв заселяють боярськими дітьми, стрільцями, городовими козаками з інших країв Московії.

Що приваблює сучасних мандрівників у Чугуєві? Туристичний потенціал різноплановий - культурологічний, духовний, військовий, і все це розташовано серед чудової природи соснових лісів, мальовничого Сіверського Донця. Художній музей Іллі Рєпіна з традиційною акцією «Ніч у музеї», свято в день народження художника з романтичною програмою. Можна відвідати офіцерське житло першої половини XIX століття, Діловий двір, будинки простих поселенців часів військових поселень 1818-1857 рр., Покровський старовинний собор, у якому приймав участь у богослужінні протодиякон Уланов - прототип героя картини Рєпіна. Можна відвідати маленький шляховий палац царя Миколи II. Ці об'єкти, майже без пошкоджень, збереглися у первісному вигляді на території міста і мандрівник може відчувти старовинну ауру міста і поглинути у першу половину XIX століття.

Неподалік Чугуєва існує справжня піщана пустеля, аналогів якої в Харківській області не існує, селище Кочеток з чудотворною іконою Володимирської Божої Матері. Неподалік міста розташовані чудові ландшафтні місця відпочинку. Наша подорож далі проходить землями Балаклійщини. В козацькі часи тут існував балаклійський козацький полк, керівником якого був Яків Чернігівець. У 1677 р. Балаклійський полк віддали Харківському полковнику Григорію Донцю і об'єднали їх в один полк - Харківський. Таким чином, Я. Чернігівець був полковником Балаклійського полка 7 років - до 1677 р. Після цього полковника було скинуто з посади за якусь провину і він доживав свій вік у Балаклієві у якості осадчого.

Наша подорож продовжуються далі на південь «Дикого поля» [9]. На цьому шляху «Ізюмської сакми» (перелаз, переправа) промишляли грабіжники-татари до першої половини XIII ст., подальші території на південь контролювалися козаками Ізюмського полку.

З високого схилу автотраси Е 40 попереду виникає гора Крем'янець (218 м над рівнем моря) з телевішкою на маківці. Трохи ближче, ліворуч, виблискують золотом бані Вознесенського кафедрального собору - головного храму молодій Ізюмській єпархії (вісім років), в якому зберігається святиня Слобожанщини чудотворна ікона Піщанської Божої Матері. Ми наближаємось до околиць старовинного козацького міста Ізюма [10].

У мальовничій місцевості поблизу Сіверського Донця біля підніжжя гори Крем'янець притулилося одне з найстаріших і мальовничих міст Харківської області, прославлене своїм багатим історичним минулим. Місто Ізюм було фактично форпостом південної Слобожанщини під час нападів татар, як Цареборисів і Святі гори на Донеччині [10].

Ізюм - місто славетного козацького минулого, місто якому вже 340 років, а ще раніше героїчних подій часів князівства Володимира Мономаха, князя Ігоря Святославича. Роки останньої чверті XVII ст. пов'язані з ім'ям полковника Донця-Захаржевського, його заступника Федора Шидловського - перших козацьких полковників періоду заснування Ізюмського козацького полку. У документах під назвою «Ізюмська сакма» за 1571. вже зустрічаємо опис цього поселення під назвою Ізюмське містечко. Сторожа біля цього місця існувала біля двох бродів, один з них мав назву Кам'янський. Назва містечка походить від річки Ізюмець, тобто у перекладі з татарської «гузун» - перелаз, або «узун» - гора, курган. Головною задачею створення сторож було не дозволяти татарам зненацька нападати на міста і селища Північної України, території теперішніх Чернігівської і Курської областей. А справжній захист в якоїсь мірі забезпечували захисні лінії - Белгородська (середина XVI ст.), а потім більш ефективна (1730-ті роки) Українська.

Існувало декілька традиційних татарських шляхів нападу - Кальміуський, Ізюмський, Чернечий, Мурафський (на заході) та декілька інших. Ізюмська фортеця та козацький полк - джерело народження козацької розвідки та контррозвідки в ті часи, які своїми діями успішно протистояли планам та таємним заходам секретної служби Османської імперії-«дефтерхани» [9].

Протистояння двох спецслужб козацької та турецької з успіхами та поразками з обох боків протистояння тривало до самого кінця XIII ст. і знайшло своє відображення у кінофільмі «Турецький гамбіт».

Велику роль в історії Ізюмського козацького полку відіграв його полковник Григорій Захаржевський: створення могутньої на той час фортеці, створення полкового устрою з декількома населеними пунктами, переможні протидії татарським нападам. Залишки укріплень того часу збереглися, як у місті, так і на територіях його околиць, зокрема, на вулиці Покровській, частина мурів на західному схилі Крем'янця.

Маленьке місто Ізюм, а кількість цікавих об'єктів історії, військових подій часів князівства, стародавніх часів козаччини до численних подій XX ст., задовільняють будь-якого вибагливого мандрівника, водного туриста, історика, краєзнавця, археолога і просто небайдужих людей різного віку.

Лише короткий перелік може зайняти не одну сторінку цієї роботи: місце першої фортеці Цареборисів, зараз Співаківка, селище Кам'янка (Стратилатівка) з цікавим музеєм з численними артефактами пушкінської пори, з листуванням поета з друзями-декабристами, палеонтологічний кар'єр з чудовими закам'янілими знахідками моллюсків та морських істот часів крейдяного періоду, природний музей просто неба на горі Крем'янець з військовою технікою Другої світової війни та її залишками боєприпасів (кулі, гільзи, осколки снарядів) просто під ногами, мінералогічними породами різних типів та часів, музей на території оптико-механічного заводу, численні православні храми не тільки в Ізюмі, але і в парафії - свідки стилів архітектури бароко, класицизму від 1684 до 1826 рр., меморіальні дошки на місці загибелі радянських військ двох армій в Ізюмському оточенні внаслідок невдало проваленої військової операції травня 1942 р. (290 тис. загиблих воїнів та численних генералів) [10] у селищах Велика та Мала Камишуваха, краєзнавчий музей М.В. Сібільова на вул. Соборній з картинами видатного художника-пейзажиста кінця XIX початку XX ст. Сергія Васильківського, вантовий пішохідний міст через Сіверський Донець - окраса вечірнього міста; окрема одноденна подорож до Святогірської лаври - духовного центру півдня України з печерами святого Арсенія та місцями самітників на крейдяних схилах середини XIX ст. [3].

Висновки та рекомендації. Харківщина з її перлинами зодчества, історії козацтва, появи і розбудови полкового устрою на Слобожанщини - справжня скарбниця історії, героїчних подій далекого і недалекого минулого, видатних постатей свого часу - полковників Івана Сірка, Григорія Донця-Захаржевського, Федора Шидловського, Якова Чернігівця, Якова Острянина - найяскравіші приклади служіння своєму народу, боротьби за українську незалежність і державність. Відвідування рукотворних історичних об'єктів наблизить до витоків і джерел духовності наших предків, які заповідали гідно нести прапор державності, захищати свою батьківщину.

Дана стаття буде цікава тим, хто бажає знати свою історію, її героїв, харків'янам і гостям Харківщини - історикам, краєзнавцям, археологам, вихованцям гуртків різних напрямів, усім, хто подорожує, кого доля і бажання

пізнавати свій край відкриють можливість помилуватися мальовничими луками Сіверського Донця, зустріти перший промінь сонця на Крем'янці, вклонитися пам'яті загиблих у буремні роки численних війн та боїв, завдяки котрим ми з вами існуємо, подорожуємо і живемо у вільній, незалежній країні, про утворення якої мріяли наші далекі предки.

Список використаних джерел:

1. Багалій Д.І. Історія Слобідської України. Харків: Основа, 1990. 256 с.
2. Багалей Д.И. Очерки из русской истории. Монографии и статьи по истории Слободской Украины. Х., 1913. С. 163-175
3. Дедов В., Нуштаев В. и др. Изюмский шлях: маршрутами истории: путеводитель. Х., Золотые страницы, 2009. С. 21-35, 48-53
4. Иващенко В. Харьковщина. Четыре удивительных маршрута : Путеводитель. Х., Золотые страницы, 2007. 129 с.
5. Кеворкян К.С. та ін. 100 знаменитих харків'ян. Х.: Фактор, 2004. 368 с.
6. Мачулин Л.И. Тайны подземного Харькова Х. : 2005. 2008 с .
7. Постанова Кабінету Міністрів України від 30.06.21р. № 673 «Про затвердження Державної цільової соціальної програми національно-патріотичного виховання на період до 2025 року та внесення змін до деяких постанов Кабінету Міністрів України.
8. Плотичер Е.А. Слово о родном городе. Х.: Золотые страницы, 2017.
9. Сібільов М., Одинцова С. та ін. Альманах «Ізюмщина». Випуск другий. Управління культури Ізюмської міської ради, Ізюмський краєзнавчий музей. Ізюм, 2008, С.33-37, 46-49.
10. Сібільов М., Одинцова С. та ін. Альманах «Ізюмщина». Випуск третій. Управління культури Ізюмської міської ради, Ізюмський краєзнавчий музей. Ізюм, 2011, С.102-107.

УДК 911.3:30(477.82):338.48-53:792

Мельник Надія

ДВНЗ «Ужгородський національний університет», м. Ужгород,

Мельник Андрій

*Івано-Франківський національний технічний університет нафти і газу,
м. Івано-Франківськ*

Мельник Олег, Качаровський Роман

Волинський національний університет імені Лесі Українки, м. Луцьк

Заклади культури як інструмент формування туристичної айдентики

Стаття присвячена дослідженню ролі закладів культури, зокрема театрів, у формуванні туристичної айдентики території на прикладі Волинської області. Акцентовано увагу на нормативно-правовій основі створення та функціонування

театральних закладів. Здійснено короткий історико-географічний екскурс розбудови театральних мистецьких закладів України. Дослідження сфокусоване на вивчення театральних установ Волині як складової туристичних ресурсів: їх кількісної та якісної структури, історії становлення та розвитку, ролі у культурному житті краю. Окреслено проблемні питання розвитку театрів у структурі туристичного потенціалу та шляхи їх вирішення.

Ключові слова: заклади культури, туризм, культурно-пізнавальний туризм, туристична айдентика, Волинська область.

Melnyk N., Melnyk A., Melnyk O., Kacharovskiy R. Cultural institutions as a tool of the formation of tourist identity. *These are devoted to the study of the role of cultural institutions, in particular the theaters, in the formation of the tourist identity of the territory on the example of Volyn region. Emphasis is placed on the legal basis for the creation and operation of theater institutions. A short historical and geographical excursion of the development of theatrical and artistic institutions of Ukraine was made. The study focuses on the study of theatrical institutions in Volyn as a component of tourist resources: their quantitative and qualitative structure, the history of formation and development, the role in the cultural life of the region. Problematic issues of theater development in the structure of tourist potential and ways to solve them are outlined.*

Key words: cultural institutions, tourism, cultural and cognitive tourism, tourist identity, Volyn region.

Вступ. Інтенсивність життя створює передумови для фізичного та емоційного виснаження людей. Ефективним способом відновлення робочого потенціалу трудових ресурсів є відпочинок, зокрема культурно-пізнавальні його форми. Тут в нагоді стає цілеспрямоване пізнання світу, відвідування природних атракцій, історичних пам'яток та культурних об'єктів. Певний сегмент туристів надає перевагу саме поєднанню подорожі та ознайомлення з історико-культурним надбанням, національними пам'ятками, відвідування музеїв, театрів, філармоній, де є змога поєднати отримання певної інформації із пізнанням прекрасного. Відтак, дослідження театральних установ як складової туристичного потенціалу території, як туристичних осередків та своєрідних культурно-пізнавальних атракцій є актуальним і своєчасним [2; 6; 9-15].

Аналіз останніх досліджень та публікацій. Дослідження театральних установ у переважній більшості акцентує увагу на вивченні їх мистецької та літературознавчої складової. Як об'єкти такі заклади розглядалися у працях Бейдика О. О., Кузьмук О. [10], Черчик Л. М., Міщенко О. В., Єрко І. В. [17]. Соціокультурні передумови для рекреаційно-туристичної діяльності регіону, зокрема діяльності театрів, досліджувалися Масловою Н. М. Стан та перспективи розвитку фестивального туризму, складовими якого є театри вивчали у свій час Онацький М. Ю., Єрко І. В., Чир Н. В., Качаровський Р. Є. [5]. Наукові пошуки у царині дослідження театральних закладів як закладів туристичної інфраструктури, здійснювали Тимошук Н. М., Онацький М. Ю., Меліх Т. Г., Гірченко В. О., Калініна Л. А., Єрко І. В., Качаровського Р. Є., Антишок О. В. [6-9].

Формулювання мети статті. Метою дослідження є вивчення культурно-пізнавального потенціалу театральних закладів Волинської області, їхньої ролі у

формуванні туристичної айдентики території. Серед основних завдань – окреслити місце театральних закладів у збереженні, відтворенні, вивченні та популяризації культурно-мистецької спадщини України в цілому та досліджуваного регіону зокрема; дослідити можливості впровадження інформаційних технологій та новітніх форм і методів залучення потенційних туристів у їх діяльність; сформувати пропозиції щодо ефективного функціонування театральних закладів для забезпечення запитів мешканців краю, туристів, підвищення туристично-рекреаційної привабливості регіону.

Матеріали й методи дослідження. Теоретичний каркас дослідження склали інформаційно-статистичні матеріали Управління культури, з питань релігії та національностей, інтернет-порталів волинських театрів, результати наукових пошуків ряду дослідників. Під час роботи застосовувалися методи системного підходу, описового, порівняльно-географічного аналізу – для встановлення особливостей територіальної організації театральних закладів та історичний – для дослідження історії становлення театральних установ області.

Виклад основного матеріалу дослідження. Театри входять до мережі закладів культури, що надають культурні блага для населення, створюючи культурно-мистецькі проекти для збереження культурних цінностей краю, забезпечення відображення культурної ідентичності краю та популяризації мистецьких здобутків регіону. Основною правовою базою діяльності театрів на території України є Закони України «Про культуру» [12] та «Про театри і театральну справу» [13]. Ними регламентується процес створення, функціонування (адміністративна, фінансова, господарча, творча та міжнародна діяльність) та ліквідації театрів. Виділяються загальнодержавні, національні, місцеві (комунальні), народні та приватні театри. Види театрів безпосередньо пов'язані із жанровою їх діяльністю: оперний, драматичний, театр ляльок, театр абсурду, дитячий, авторський, театр одного актора, театр світла, музичної комедії, театр сатири, театр поезії, театр танцю, естрадний, театр роботів, балетний, театр звірів, театр тіней, театр пантоміми, театр пісні, вуличний театр тощо [4; 10; 13; 16-17].

Театральне мистецтво України бере початок з XI ст., театральними виставами скоморохів. За Київської Русі елементи театру відмічаємо у церковних обрядах, відображених на фресках Софійського собору в Києві. Перші драми прилюдно виголошувалися учнями київських Братської та Лаврської шкіл (XVI-XVII ст.). Осередками розвитку релігійної драми стали Львівська братська школа та Острозька академія. У XVII-XVIII ст. широкої популярності набули вертепи (мандрівні театри маріонеток), які виконували різдвяні драми та соціально-побутові інтермедії. Перший аматорський театр з'явився в Україні у 1730-ті рр. у м. Глухові, у палаці І. Миклашевського. У 1795 р. відкрито вже стаціонарний театр у Львові (у костелі францисканців). У XIX ст. стаціонарні театральні трупи діяли у Києві у 1806 р., Одесі (1809 р.), Полтаві (1810 р.). У кінці XIX ст. - початку XX ст. в Україні поширився аматорський театральний рух. На території, що входила до складу Російської імперії, вони існували у м. Харків (1789 р., 1912 р.), Київ (1790-ті рр.), Одеса (1804 р.), Полтава (1808 р., 1860-ті рр.), Херсон

(1816 р.), Чернігів (1860-ті рр.), Немирів (1870-ті рр.). Ніжин (1906 р.), Лисичанськ (1907 р.). На Галичині - у м. Львів (1898 р.) та Коломия (1848, 1879 рр.), на Буковині - у м. Чернівці (1907 р.), на Закарпатті - у м. Ужгород (1900 р.). Нова історія національного театру розпочалася у 1918 р. у Києві, коли утворилися Державний драматичний театр і «Молодий театр» (з 1922 р. - модерний український театр «Березіль») Леся Курбаса та Гната Юри [15-16].

Сьогодні в Україні налічується 10 національних, близько 100 державний та місцевих театрів та понад 50 народних (приватних) аматорських студій-театрів. Два національні, 14 державних та місцевих знаходяться на тимчасово окупованій території. Щорічно проводяться міжнародні театральні фестивалі: «Київ травневий» у Києві, «Золотий Лев», «Драбина», «Драма.UA» у Львові, «Тернопільські театральні вечори. Дебют» у Тернополі, «Мельпомена Таврії» у Херсоні, «Різдвяна містерія» в Луцьку, «Інтерлялька» в Ужгороді. У 2010 р. створено всеукраїнську театральну портал-мережу «attheatre.com.ua - український театральний простір», що містить дані про театральні фестивалі, репертуар театрів, відомості про вистави та історичні етапи їх становлення [4; 15-16].

Управління культури, з питань релігій та національностей Волинської ОДА декларує наявність двох державних театрів місцевого рівня, а саме Волинський академічний обласний український музично-драматичний театр імені Тараса Шевченка та Волинський академічний обласний театр ляльок, що розміщені в обласному центрі Волинської області. Разом з тим, існує три театри-студії: народний аматорський театр-студія «ГаРмИдЕр» культурно-мистецького центру «Красне» Департаменту культури Луцької міської ради, народний аматорський театр-студія «Різнобарв'я» (м. Володимир), Ковельський аматорський експериментальний театр-студія «10 ряд 10 місце» (м. Ковель) та ряд аматорських театрів при клубах та навчальних закладах краю. Геопросторово основні театральні заклади регіону розташовані в обласному центрі Волині - м. Луцьку (60 % загальної кількості). Водночас, всі державні (місцеві) театри - в м. Луцьку, а аматорські - по одному у м. Володимир, Ковель та Луцьк. Ці заклади відіграють вагомую роль як туристично-рекреаційні об'єкти регіону, визначають його національну та етнографічну ідентичність [4-5; 15-17].

Найпотужнішим театром регіону є Волинський академічний обласний музично-драматичний театр, створений у 1939 р. Перша вистава («Платон Кречет» О. Корнійчука) відбулася 29 лютого 1940 р. Основа трупі - колектив Волинського українського театру, що діяв (1928-1939 рр.) під орудою Миколи Певного та творча молодь, випускники Київського театального інституту. У 1941 р. у зв'язку з початком війни театр було евакуйовано. Рішенням уряду УРСР у 1945 р. до м. Луцька був переведений ще й Миргородський пересувний театр ім. Т. Г. Шевченка, відтак, два колективи об'єдналися. У цей період на розсуд глядачів демонструвались постановки української, російської та зарубіжної драматургії з долученням п'єс радянських авторів. Після проголошення незалежності України істотно розширюється український репертуар, водночас зникає більшість заполітизованих творів радянської епохи. З 2006 р. в театрі функціонує камерна сцена. У 2011 р. відбувся капітальний

ремонт фасаду і всього екстер'єру театру. Це сприяло проведенню фестивалів, ювілейних дат, вечорів пам'яті видатних людей, творчих звітів народних та аматорських колективів краю, тощо. Театр веде активну гастрольну діяльність у Польщі, на українських і міжнародних фестивалях: «Прем'єри сезону» (м. Івано-Франківськ, 2005, 2008 рр.), «Дні українського театру в Польщі» (м. Ольштин, Польща, 2003 р.), «Біла Вежа» (м. Брест, Білорусь, 2004 р.), «Слов'янські театральні зустрічі» (м. Чернігів, 2005 р.), «Сусіди» (м. Люблін, Польща, 2006 р.), «Коломийські представлення» (м. Коломия, Івано-Франківська область, 2012 р.) тощо [2; 4-5; 7; 15-17].

Волинський академічний обласний театр ляльок - єдиний професійний дитячий театр Волині, розташований у середмісті обласного центру у приміщенні 1890 р. Датою початку діяльності вважається 16 липня 1976 р., коли відбулася прем'єра вистави «Військова таємниця». Труппа театру складалася з місцевих акторів дитячого жанру та випускників Харківського інституту мистецтв. У 1980 р. театр отримав вищу категорію. Середина 80-х рр. ХХ ст. - епоха розквіту театру. У часи незалежності України ляльковий театр розширив свій репертуар творами відомих українських та зарубіжних авторів. 18 липня 2008 р. театру ляльок присвоєно статус академічного. Важливим для діяльності театру та його значення як туристичного осередку м. Луцька є фестивальна діяльність. Вона започаткована у 1983 р., коли на базі лялькового театру відбувся І Всеукраїнський фестиваль театрів ляльок. У 1993 р. під егідою УНІМА було започатковане проведення сезонного фольклорно-театрального фестивалю «Різдвяна містерія», що сприяло визнанню і популяризації українського вертепу. Нині в репертуарі театру українські та зарубіжні казки, дитячі твори, адаптації дорослої драматургії та літератури [3-6; 15-17].

Найбільший на Волині аматорський колектив - народний аматорський театр-студія «ГаРмИдЕр» культурно-мистецького центру «Красне» Департаменту культури Луцької міської ради, створений у 2003 р. акторами студентського театру-студії «Синій птах», який діяв на базі ВДУ. Початком діяльності стає прем'єра вистави у грудні 2003 р. - «У пошуках синього птаха» - казки для дітей і не тільки. У 2005 р. театр-студія стає підрозділом палацу культури ВДУ, з'являється цікава назва - «ГаРмИдЕр». З 2008 р. театр працює вже при Луцькому районному будинку культури (нині - культурно-мистецький центр «Красне»). За 17 театральних сезонів колектив випустив близько 30 вистав. У 2019 р. «ГаРмИдЕр», у статусі громадської організації, започаткував діяльність сценічного простору «Гармидер ангар-stage», а в червні 2020 р. розпочав діяльність тут у статусі незалежного театру. Театр експериментує з поняттям «театр за межами театру», у пошуку нових форм живого театру. Зокрема, спільно з Луцькою міською радою, він організував шість міжнародних фестивалів «Мандрівний вішак», вистави яких відбувалися на вулицях, промислових майданчиках, сакральних місцях, торгових та розважальних центрах. Колектив, будучи лауреатом мистецьких премій, гідно представляє Україну на фестивалях та культурних подіях у Литві, Латвії, Чехії, Естонії, Грузії, Білорусі та Польщі [4; 9; 11; 15-17].

Народний аматорський театр-студія «Різнобарв'я» у м. Володимир, створений у листопаді 2015 р. Перша вистава відбулась 8 березня 2016 р. - «Шкандаль в благороднім сімействі» за п'єсою Габрієлі Запольської «Мораль пані Дульської». 16 травня 2016 р. виставою «Театральна кухня» відкрито театральну вітальню, а 28 серпня 2017 р. - малу сцену театру. Театр-студія «Різнобарв'я» дала понад 40 вистав, гастролювала в Луцьку, Турійську, Ковелі. Активна участь театру і в культурних заходах, новорічних святах, святкуваннях знаменних дат, фестивалях (етнофестиваль в Дольську, «Княжий», «Смаковиця по-володимирськи») [8; 14-17].

Ковельський аматорський експериментальний театр-студія «10 ряд 10 місце» при народному домі «Просвіта» створений у грудні 2017 р. У нього досить різносторонній репертуар - в основу покладені твори В. Гребенюка, Л. Костенко, К. Мотрич. Практикуються камерні постановки «Крижем», вистава-щоденник «Листаючи нетлінні Пам'яті сторінки...» вуличний перформанс-експромт «Імпровізаційні сюжети за мотивами казок та мультфільмів», історичний перформанс та історична вистава у середньовічному стилі «Легенда про Ковель», вистава-диптих та ін. Театр здійснює активну гастрольну діяльність теренами Волині [1; 14-16].

Діяльність театральних закладів Волині, зокрема потужний сучасний і класичний репертуар вистав за кращими творами світових українських та волинських авторів, яскраві декорації та костюми, активна гастрольна діяльність, обміни творчими колективами, використання новітніх форм та методів подачі мистецтва глядачу, використання спецефектів та Інтернет платформ спілкування із глядачем для викладу результатів творчої діяльності, сприяють перетворенню волинських театрів на об'єкти формування туристичного іміджу регіону.

В умовах економічних реалій та світової пандемії театри краю стикаються з рядом проблем, неналежної державної підтримки та фінансових дотацій органів місцевого самоврядування. Тому важливою є самоокупність театру, що досягається шляхом збільшення кількості відвідувачів, здійснення нових цікавих постановок, створення новітніх проєктів тощо. У цих умовах важливим є залучення потенційних туристів, що сприятиме підвищенню іміджу театрів, можливостям їх перспективного розвитку та фінансової спроможності. Досить важливим у даному аспекті є: посилення інформаційно-рекламної роботи (промо-акції у ЗМІ та на Інтернет ресурсах); створення 3-D інсталяцій та експрес-турів театрами; здійснення постановки вистав за мотивами волинських письменників; розробка та продаж сувенірної продукції з логотипом театрів; відкриття «театральних кафе-кінотеатрів», де відвідувачі могли б поринути у театральні спогади, переглядаючи уривки телеверсій найкращих вистав; створення кімнат-музеїв костюмів та декорацій, де були б зібрані найяскравіші костюми персонажів вистав та елементи декору тощо. Це сприяло б більш потужному використанню потенціалу театрів як туристичних атракцій краю, зацікавленості потенційних туристів та інвесторів [9-12].

Висновки. Волинські театри є перлиною культурного та туристичного життя Волинського краю. Їх обов'язково слід розглядати як туристичні атракції

та інструменти формування туристичної айдентики. Змістовний і багатий репертуар, талановиті трупі, цікаві гастрольні номери, новітні форми подачі матеріалу, сучасні нанотехнології сприятимуть потужному розвитку культурно-пізнавального туризму регіону, формуванню туристичного іміджу регіону.

Список використаних джерел:

1. Антипюк О. В., Мельник Н.В., Єрко І. В., Качаровський Р. Є. Ковельський театр «10 ряд 10 місце» як туристична атракція Волині. *Індустрія туризму і сфера гостинності в Україні: сучасний стан, проблеми та перспективи розвитку*: матер. III Всеукр. наук.-практ. інтернет-конференції, 29 листоп. 2021 р. : зб. наук. праць. Луцьк, 2021. С. 50-52.
2. Волинський академічний обласний музично-драматичний театр. URL: <https://teatr.volyn.ua/>. (дата звернення 15.01.2022).
3. Волинський академічний обласний театр ляльок. URL: <https://www.volynpuppet.com/> (дата звернення 14.01.2022).
4. Департамент культури Луцької міської ради. URL: <http://culture-lutsk.org.ua/zaklady/> (дата звернення 19.01.2022).
5. Єрко І. В., Чир Н. В., Качаровський Р. Є. Фестивальний туризм в індустрії розваг і відпочинку міста Луцька. *Рекреаційно-туристичний потенціал регіонів України: сучасний стан, проблеми та перспективи розвитку* : матер. IV Всеукр. наук.-практ. інт.-конф. (14-15 трав. 2020 р.). Луцьк : Терен, 2020. С. 43-44.
6. Качаровський Р. Є., Антипюк О. В., Мельник Н. В., Єрко І. В. Волинський театр ляльок як осередок туризму краю. *Індустрія туризму і сфера гостинності в Україні: сучасний стан, проблеми та перспективи розвитку*: матер II Всеукр. наук.-практ. конф., присв. 80-річчю ВНУ імені Лесі Українки (28 жовт 2020 р.) Луцьк : ПП Іванюк В.П., 2020. С.63-66.
7. Качаровський Р. Є., Мельник Н. В., Єрко І. В., Мельник А. В. Волинський облмуздрамтеатр як туристична атракція краю. *Вітчизняна наука на зламі епох: проблеми та перспективи розвитку* : матер. Всеукр. наук.-практ. інт.-конф. (17 лист. 2020 р.) : зб. наук. праць. Переяслав, 2020. Вип. 65. С. 62-64.
8. Качаровський Р. Є., Єрко І. В., Мельник Н. В. Народний аматорський театр-студія «Різнобарв'я» - туристична атракція міста Володимира-Волинського. *Проблемні аспекти в економіці, фінансах та управлінні*: матер. Міжнар. наук.-практ. конф. (Одеса, 16 квітня 2021 р). Одеса : Східноєвропейський центр наукових досліджень, 2021. С.63-65.
9. Качаровський Р. Є., Єрко І. В., Мельник Н. В., Мельник А. В. Театр-студія «ГаРМІдЕр» - новітня туристична атракція Луцька. *Тенденції та перспективи розвитку науки і освіти в умовах глобалізації*: матеріали Міжнар. наук.-практ. інт.-конф., 27 листопада 2020 р. : зб. наук. праць. Переяслав, 2020. Вип. 65. С. 82-84.
10. Кузьмук О. Культурний туризм як інструмент формування національної ідентичності URL: <https://tourlib.net/stattiukr/kuzmuk.htm>. (дата звернення 19.01.2022).
11. Народний аматорський театр-студія «ГаРМІдЕр». URL: <https://garmyder.org> (дата звернення 19.01.2022).

12. Про культуру: Закон України від 14.12. 2010 року № 2778-VI / Відом. ВРУ (ВВР) 2011N 24 ст.169 .
13. Про театри і театральну справу: Закон України від 31.05. 2005 р. № 2605-IV/ Відом. ВРУ (ВВР), 2005, N 26, ст. 350 .
14. Театр-студія «Різнобарв'я». URL: <https://www.facebook.com/Riznobarvya/>. (дата звернення 14.01.2022).
15. Український театральний простір. URL: <https://www.facebook.com/groups/208445342504790/>. (дата звернення 18.01.2022).
16. Управління культури з питань релігій та національностей Волинської ОДА. URL: <https://voladm.gov.ua/category/upravlinnya-kulturi-z-pitan-religiy-ta-nacionalnostey/1/>. (дата звернення 17.01.2022).
17. Черчик Л. М., Міщенко О. В., Єрко І. В. Туристично-рекреаційний комплекс Волинської області: передумови розвитку : монографія. Ч. 1. Луцьк : Східноєвр. нац. університет імені Лесі Українки, 2014. 128 с.

УДК 379.851

Євтушенко Олена

Комунальна установа «Центр професійного розвитку педагогічних працівників» Білопільської міської ради Сумської області

Поважний ювілей маленького містечка на Сумщині

У статті викладено інформацію про історичне минуле та видатних особистостей містечка на Сумщині, що може зацікавити туристів.

Ключові слова: місто, Білопілья, українські козаки, видатні особистості.

Yevtushenko O. An honorable anniversary of a small town in Sumy region. *The article presents information about the historical past and prominent personalities of the town in Sumy region, which may be of interest for tourists.*

Key words: town, Bilopillia, Ukrainian Cossacks, outstanding personalities.

Постановка проблеми. Метою патріотичного виховання є виховання свідомого громадянина, патріота, набуття особистістю соціального досвіду, високої культури, формування потреби та уміння жити в громадському суспільстві, духовності тощо. А враховуючи те, що найефективніші шляхи пізнання - це від рідного до чужого, від близького до далекого, від національного до міжнародного та світового зрозумілим є необхідність досконалого вивчення історії малої Батьківщини.

Мета дослідження – привернути увагу до туристичних ресурсів маленьких міст України.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Одним із засобів виховання національно свідомих громадян є туристичне краєзнавство. Уперше серед українських учених тезу про можливість трактування краєзнавства обґрунтував

С.Л. Рудницький (1905). Видатний український педагог К.Д. Ушинський розглядав краєзнавство як педагогічне явище, могутній засіб вивчення Вітчизни.

Починаючи з 90-х рр. ХХ ст. з проблем туристичного краєзнавства видається низка праць наукового, науково-популярного та навчального характеру. Однак, подальший його розвиток гальмується не розробленістю теоретико-методологічних принципів наукової ідентифікації цього напрямку. Не визначено його функції, проблематику, не з'ясовано, що саме поєднує туристичне краєзнавство із загальним і в чому полягає його специфіка [2].

Виклад основного матеріалу. Будь який населений пункт має свою історію. А якщо йому виповнюється 350 років - то й поготів...

Час виникнення міста Білопілля, що на Сумщині, - друга половина XVII століття. Саме тоді до села Криги (місце, де пізніше було побудоване Білопілля) прибув загін українських козаків на чолі з отаманом Іваном Зарецьким. Першим поселенням потрібно було вирішувати життєво важливі питання. Перш за все боронити край від ворогів і заселити його. За вказівкою московського уряду на Вирському городищі споруджується місто-фортеця, будівництво якого завершується у 1672 році. У царській грамоті місто було названо Білопілля. Будували місто служилі робітні люди за вказівкою царя Олексія Михайловича і під наглядом Білгородського воєводи князя Григорія Ромодановського. Поряд з ними працювали й українські переселенці, яких привів на цю територію Іван Зарецький.

Задніпровські козаки, або черкаси, які заселяли збудоване місто, були вихідцями з містечка Білопілля Польсько-Варшавського повіту (на сьогодні у Вінницькій області є село Білопілля).

Поселенці прийшли на землі краю з усім своїм скарбом: худобою, реманентом тощо. Вони змушені були покинути свої землі, рятуючись від експлуатації польською шляхтою, релігійних утисків і від руїн, яких зазнала правобережна Україна в 1672 році. Поселенці звернулися до московського уряду з проханням виділити їм землю, на що отримали жалувану грамоту. Наділи їм давали на правах займанкових земель, або дач. Поселення їх відбувалося під наглядом Сумського полковника Г. Кондратьєва. Привів поселенців сотник С. Фоменко, якому було доручено впорядкування міста.

Що являли тоді міста Слобідської України?

Неспокій, що панував у краю внаслідок нескінченних нападів ворогів, вимагав від населення відповідних заходів оборони. Тому майже кожне поселення було укріпленням, яке оточувалося ровом, валом, дерев'яною стіною з баштами та воротами. Багато міст мали концентричну форму. За межами рову, валу і стіни будувалися людські двори, що всі разом оточувалися ще ровом, валом, стіною. У багатьох місцях місто було трійним, у інших - тільки двійним. Одне називалося велике місто, або зовнішнє, друге - мале або внутрішнє. У зовнішньому місті були зосереджені промисли та торгівля і жителів його називали міщанами.

Білопілля було великим облоговим містом, оточене дерев'яним острогом і обнесене земляним валом. Слово остріг пішло від назви дерев'яної стіни з

обструганих (або остроганих) колод. У ньому було 5 проїзних воріт: Покровські, Сумські, Тернівські, Серегіївські і Тьоткинські та по дві хвіртки до води. У всіх чотирьох стінах навкруги 1259 сажень (більше 2500 м). Висота стін з ровом сягала більше 8 м.

У середині міста було укріплення, що звалось замком. Це укріплення було обнесене дерев'яним острогом у клітку, у ньому прорізани ворота і одна хвіртка до води. Окружність укріплень замка становила 210 сажень (більше 420 м). Висота укріплень з ровом становила більше 12 м.

Якщо на міському валу була лише одна гармата і 12 одиниць дрібної вогнепальної зброї, то у замку було шість гармат, а також погріб, у якому зберігалися кулі, порох і інші припаси.

У місті Білопільля знаходилися 765 козаків міської служби, у т.ч. сотник С. Фоменко, отаман П. Чудновець; 205 міщан міської служби, у т.ч. вїйт Г. Онисимов, бурмистр Я. Логин і 8 священників з 8 церков.

По грамоті 1672 року в Білопільля було 1352 особи жителів, а коли в 1686 році до міста були приписані села Крига, Ворожба і Павлівки, населення становило 1931 осіб духовних, сотників, міщан і 3304 свояків, під помічників і робітників [3].

Із 1683 р. Білопільля стає сотенним містом Сумського полку, у якому знаходилось дві сотні козаків. У цьому ж році місто з навколишніми землями було виділене в окремих повіт, кордон якого проходив у 5-10 кілометрах південніше річки Сейм, на заході по річці Вижлиця, яка протікала через село Глушець і по річці Снагость на сході, на півдні по лінії сіл Річки-Вирі з Сумським повітом. Царська адміністрація заохочувала переселення черкасів на нові землі, даючи їм всілякі пільги. Управління новоствореними містами в полках віддавалося полковниками. У царській грамоті 1706 року на ім'я сумського полковника Андрія Герасимовича Кондратьєва вказується, що «...велено тебе полку твоему городы, в которых русских людей нет, Сумы, Лебедин, Краснополье, Белополье, Межириччя, С. Пену, владеть тебе одному, а воеводам в тех городах не быть».

Населення Слобідської України в соціальному відношенні не було однорідним. Пригноблену частину його становили козаки-підпомічники, підсусідки, селяни-піддані (захребетники, половинники), міська біднота і робітні люди.

Розвиток товарно-грошових відносин у другій половині XVIII століття приводить до того, що козацтво не може далі жити по своїй «черкеской обикности». У 1765 році по царському указу слобідські козацькі полки були розформовані. У бувших сотенних містах відкрито комісарства. У Білопільлі, яке стало комісарством, налічувалося 7591 жителів, у т.ч. військових козацьких обивателів (як стали називатись колишні козаки) 7148 осіб, підданих черкасів - 85, дворових людей - 7.

Із переходом основної маси козаків на положення селян-хліборобів значно зростає поміщицьке землеволодіння. Козацька старшина багатіє за рахунок захоплення земель козацьких громад і перетворюється в поміщиків - кріпосників.

Колишні білопільські сотники Куколь-Яснопольські в Білопільському повіті володіли 6872 десятинами землі, їм належало 1582 особи підданих [3].

Поступово вигляд Білопілья змінюється. Гниють від часу та розвалюються його укріплення. Із Слобідського сотенного міста воно перетворюється в сільськогосподарський торгово-ремісничий центр, де переважну частину населення становлять селяни-хлібороби і ремісники. Основними культурами, що вирощують, були: озиме жито, овес, гречка, ячмінь, яра пшениця. Хліба сіялось багато і для переробки його на річках Виру і Кризі було побудовано більше сотні млинів, що й обумовило старовинний герб міста. 21 вересня 1781 р. був затверджений на високому рівні герб Білопілья, на якому зображено в золотому полі три водяних млини (рис. 1) [1].



Рис.1. Герб міста Білопілья [1]

Та не весь хліб перероблявся на борошно, значна частина його йшла на виробництво горілки. У Білопільлі нараховувалося 65 винокурень. Із ремесл найбільш поширеними були ткацьке і швейне. У 1780 році в місті налічувалося: калашників - 20, шведів - 100, кравців - 61, ковалів - 11, ткачів - 101, різників - 17, мідників - 2.

25 квітня 1780 року Білопілья стає повітовим містом Харківського намісництва, а з 31 грудня 1796 року - заштатним містом Слобідсько-Української, а потім Харківської губернії [3].

Послідуюча історія Білопілья - це історія типового землеробсько-ремісничого міста. До 1917 року на його території діяли напівкустарні та кустарні промислові підприємства. Протягом минулого століття було побудовано низку підприємств, а саме: машинобудівний завод, сирзавод, меблева фабрика,

харчокомбінат, ремонтно-механічний завод. Проте на сьогодні всі ці підприємства вже не функціонують...

Перші відомості про освітні заклади на Білопільщині з'явилися ще на початку 18 ст. За переписом 1732 року в Білопільській окрузі працювали 4 школи. Ці школи діяли при церквах. Учителями в них були дяки, які обіймали дві посади: дяка при церкві та шкільного вчителя. Приміщення школи ділилося на дві частини: у одній жив дяк із сімейством, у другій містилася школа з довгими столами, за якими сиділи три класи школярів: у першому - ті, що вчили «Буквар», у другому - «Часослов», і в третьому - «Псалтир». У другому вчили письму. Свого часу це були корисні для народу школи, але за царювання Катерини II і Олександра I вони були ліквідовані у зв'язку зі скасуванням козащини, що на довгий час загальмувало в Україні розвиток освіти і культури.

У XIX ст. Білопілья було прикрашене чудовими архітектурними спорудами - православними храмами. Вісім храмів були окрасою і гармонійно вписувались у живу зелену панораму міста. При них парафіяльні школи функціонували десятиліттями. Викладання велося російською мовою, вивчалась церковнослов'янська мова та Закон Божий.

Особливим поштовхом для розвитку Білопільщини було будівництво в 1873 році Харківсько-Миколаївської залізниці. Поблизу міста з'явилося робітниче селище Новоселівка, де був побудований «наймолодший» храм міста - церква Святого Олександра Невського, а при ньому відкрито двокласне сільське залізничне училище. Всесвітньо відомий педагог А.С. Макаренко розпочав свою освіту саме в ньому [3].

Тяжкі втрати були нанесені освітянській галузі в роки Другої світової війни. 6 шкіл і палац піонерів міста були спалені, зруйновані.

У 1972 році (300-річчя міста) в Білопільлі функціонувало 12 шкіл, а в 2022 (350-річчя) - лише 5...

Головним багатством країни є її люди, які стаючи видатними особистостями, прославляють свою малу Батьківщину. Уродженцем нашого краю є А.С. Макаренко, який визнаний Міжнародною організацією ЮНЕСКО одним із найвидатніших педагогів XX століття. Його педагогічні ідеї досліджували у Великій Британії, Німеччині, Польщі, Росії, Україні, Швейцарії, Японії та інших країнах. Спадщина А.С. Макаренка займає в історії світової педагогіки особливе місце. Наш земляк у своїй діяльності органічно поєднав теорію та практику виховання, створив оригінальну систему корекції та розвитку особистості. Його ім'я входить до числа 15 імен найвидатніших педагогів світу всіх часів та народів. Визначається велич А.С. Макаренка не лише як педагога, а і як письменника. Красномовне свідчення: на початку 2000 року німецьке товариство наукової педагогіки внесло «Педагогічну поему» до списку 10 найвизначніших педагогічних книг XX століття. Інші художні твори нашого земляка («Прапори на баштах», «Книга для батьків» тощо) позитивно вплинули на мільйонів читачів у всьому світі.

У 1969 році з ініціативи громадськості міста, педагогів району було відкрито музей А.С. Макаренка - одну з культурно-історичних скарбниць

Білопільщини (рис. 2). За часи незалежності України музей гостинно відчиняв двері представникам Франції, Німеччини, Білорусі; Російської, Італійської, Міжнародної макаренківських асоціацій.

Експозиція кімнати життя та творчості А.С. Макаренка розміщена на 36 стендах, 8 вітринах, 6 картин художників Сумщини розповідають про події з його життя. Знаходиться у ній і куточок меблів з будинку громадянина Авраменка, на квартирі якого жила родина Макаренків (рис. 3). Перші стенди розповідають про батьків Антона Семеновича, його народження, дитячі роки. Цінною є ксерокопія запису про хрещення Антона з метричної книги Спасько-Преображенської церкви м. Білопілья. Експонуються матеріали про крюківський період життя Макаренка, про його навчання в Полтавському педагогічному інституті. Найбільш широко представлені матеріали про роки педагогічної діяльності Антона Семеновича у колонії ім. М. Горького та комуні ім. Ф. Дзержинського. Адже саме в ці роки формувалася його педагогічна система. Особливо цінну інформацію про цей період життя Педагога можна отримати, прочитавши книги відомого макаренкознавця з Німеччини Гьотца Хілліга, який зі своїм колегою з України, доктором історичних наук Василем Івановичем Марочком, у 2001 році відвідали музей.



Рис. 2. Зала музею А.С. Макаренка (фото С. Гуцана)

Талантом Білопільщини є відомий український прозаїк та поет Олександр Олесь (Олександр Іванович Кандиба). Пророчим виявився його твір «З журбою радість обнялась...». Назвою першої збірки поезій вона провістила драматичну долю і його творчої спадщини, і його особистого життя. Звісно: модерність, емігрант, який не побачив нового в житті Країни Рад, не зрозумів значення революційного оновлення світу внаслідок невизначеності своїх ідейно-суспільних поглядів і впливу національного середовища.



Рис.3. Куточок меблів з будинку громадянина Авраменка, на квартирі якого жила родина Макарєнків (фото С. Гуцана)

Проте самотність його таланту високо оцінив І. Франко й захоплено привітав його першу збірку. Пізніше про Олександра Олеся писали М. Зеров, С. Пилипенко, М. Грушевський, М. Рильський...

На сьогодні у місті Білопільля функціонує музей Олександра Олеся, на будинку, де він народився, встановлено меморіальну дошку.

Із нагоди відзначення ювілейної дати заплановано проведення низки заходів. Щоб об'єднати усіх дотичних до міста (проживають чи проживали раніше, тут проживали батьки тощо) започатковано створення віртуального музею історії Білопільля у межах відзначення 350-річчя міста. Будь хто, у кого є світлина, на яких зображено краєвиди чи особистості міста може створити свою експозицію в цьому музеї.

Висновки. У сучасному суспільно-політичному житті помітно зростає роль краєзнавчого туризму, який спрямований на збереження багатотисячолетніх культурних традицій, відновлення історичної пам'яті народу, виховання патріотизму громадян незалежної суверенної держави.

Список використаних джерел:

1. Білопільська міська рада. URL:<https://bilopillya-meria.gov.ua/>
2. Лугова О.І., Попович С.І. Туристичне краєзнавство як напрям загального краєзнавства України: Питання теорії та генези. URL: https://reposit.uni-sport.edu.ua/bitstream/handle/787878787/828/Rozdil_1.pdf?sequence=1&isAllowed=y
3. Хроленко В.Г. Вир - Крига - Білопільля. Історико-краєзнавчий нарис. Суми: Козацький Вал, 1997. 96 с.

УДК 338.48-32:625.31

Ситник Олексій

Уманський державний педагогічний університет імені Павла Тичини

Хлевнюк Ольга, Працьовитий Микола

КЗ «Гайворонський краєзнавчий музей» Гайворонської міської ради

Петричук Ольга

Заклад загальної середньої освіти I-III ступенів №2 ім. воїна-інтернаціоналіста С.В. Гаврилюка, смт Крижопіль Вінницької області

Проведення туристичних подорожей (екскурсій) вузькими коліями України як альтернатива їх збереження та розвитку

Невід'ємною частиною освітнього процесу в закладах загальної середньої та вищої освіти є екскурсії. Провідна мета виїзної екскурсії – унаочнення почутого та вивченого матеріалу здобувачами освіти. На теренах України є унікальна туристична локація така як, вузькоколійна залізниця, яка наразі знаходиться на етапі майже повного припинення функціонування. Серед провідних вузькоколійок України нині функціонує лише одна, зі сполученням Гайворон-Рудниця. Тому вбачаємо за необхідне розробити екскурсійний маршрут вузькоколійними залізницями України, який дозволить конкретизувати уявлення про вузькоколійний транспорт нашої держави, його інфраструктуру, минуле і сучасне.

Ключові слова: *вузькоколійний транспорт, вузькоколійна залізниця, залізничний транспорт, Гайворонська вузькоколійка, «Кужушка», «Карпатський трамвай».*

Sytnyk O., Khlevniuk O., Pratsovytyi M., Petrychuk O. Tourist trips (excursions) along the narrow paths of Ukraine, as an alternative to their preservation and development. *Excursions are an integral part of the educational process in institutions of general secondary education and higher education institutions. The main purpose of the field trip is to show the material heard and studied by educational applicants. On the*

territory of our mother Ukraine there is a unique tourist location such as the Narrow-Gauge Railway, which is now at the stage of almost complete termination of operation. Among the leading Narrow-Gauge Railways in Ukraine, only one currently operates, with the Yaivoron-Rudnytsia connection. Therefore, we consider it necessary to develop an excursion route along the Narrow-Gauge Railways of Ukraine, which will allow us to concretize the idea of narrow-gauge transport of our state, its infrastructure, past and present.

Key words: *narrow-gauge transport, Narrow-Gauge Railway, Railway Transport, Haivoron Narrow-Gauge Railway, «Cuckoo», «Carpathian tram».*

Наявність проблеми. Розвиток і осучаснення інфраструктури залізничного транспорту загалом пов'язують з магістральними залізницями, колями яких здійснюється основна діяльність з перевезення вантажів і пасажирів залізничним транспортом. Проте значний сегмент перевезень в окремих кранах пов'язаний з удосконаленням діяльності вузькоколіїних залізниць. Спочатку всі ці вузькоколіїні залізниці переважно призначались для вантажних перевезень та з'єднувались із станціям широкої колії. Із-за відносної скромності і непомітності, внесок вузькоколіїних залізниць не був посправжньому оцінений. Наприкінці ХХ ст. вузькоколіїнки поступово зникають з карти світу та України [2].

Упродовж останніх десятиріч вантажний рух на них практично відсутній. Незважаючи на те, що українські вузькоколіїнки це не просто транспортні комунікації, а й надзвичайно цікаві туристичні об'єкти, виключно пасажирські перевезення ними збиткові для «Укрзалізниці». Тому подальші перспективи збереження руху на цих лініях, враховуючи лише фінансову складову, примарливі.

Залізниці вузької колії є частиною загальної транспортної системи України та у перспективі можуть стати невід'ємною складовою Європейської залізничної інфраструктури, що дозволить суттєво підвищити ефективність діяльності окремих дільниць вузької колії у єдиній мережі вузькоколіїних залізниць Східної і Центральної Європи. Це можливо здійснити як за рахунок поєднання окремих залізниць до єдиної транспортної системи, так і завдяки створенню сучасного рухомого складу для здійснення вантажних та пасажирських перевезень з урахуванням чинних вимог та перспективних умов експлуатації, враховуючи загальні критерії інтегрованості до рухомого складу.

Свого часу загальна кількість колій шириною 750 мм на території України складала близько 700 км, а з урахуванням досвіду та відновлення експлуатації на малодільних ділянках та будівництва з'єднувальних дільниць між вузькоколіїними залізницями нашої держави та європейських країн, протяжність вузькоколіїних залізниць може сягати понад 1 тис. км.

Наразі опрацьовується багато варіантів розвитку вузькоколіїного транспорту, які передбачають технічне та технологічне переоснащення зазначеного сегменту ринку транспортних послуг із залученням дієвих фінансових механізмів. Додатковими чинниками, які суттєво сприяють розвитку

зазначеного напрямку, є розбудова інфраструктури гірських та прикордонних територій, а також зростання обсягів туристичних послуг. Все це потребує удосконалення та створення нового рухомого складу з урахуванням сучасних вимог.

Також перебіг військових дій на території України показав, що залізничний транспорт має значний потенціал і вузькоколійні залізниці не втратили інвестиційної привабливості.

Аналіз попередніх публікацій. Особливості розвитку туристичної індустрії досліджено в працях Ю.С. Бараша, А.М. Близнюка, Л.Г. Богуша, Л.І. Давиденко, В.Ф. Данильчука, В.Ф. Кифяка, Н.Й. Коніщевої, М.П. Мальської, Т.М. Ореховської, Ф.Е. Поклонського, І.В. Смаля, Т.І. Ткаченко, В.І. Цибуха, І.М. Школи. Але в їх напрацюваннях недостатня увага приділена розвитку саме залізничного туризму. Проблеми та перспективи розвитку вузькоколійного транспорту розкрито в працях В. Буракшаєва «Три дня в Гайвороне или путешествие в узкоколейное царство» [4], М. Антонюка «Гайворонская магистраль. Прошлое. Настоящее. Будущее?» [1], О.І. Ситника «Непевне майбутнє чи перспектива розвитку Гайворонської вузькоколійки» [16] та ін.

Метою дослідження є визначення сучасного стану, проблем та перспектив розвитку вузькоколійного транспорту, обґрунтування необхідності відновлення національної культурної та історичної спадщини, а також створення умов для розвитку вузькоколійних залізниць України як туристських дестинацій.

Результати дослідження. Вузькоколійні залізниці України сьогодні мають відносно достатній потенціал вантажних і пасажирських перевезень, їх колії проходять унікальними територіями, які приваблюють туристів. Рекреаційні ресурси Кіровоградської, Вінницької, Закарпатської та Рівненської області у поєднанні з існуючою мережею вузькоколійок є підґрунтям для створення туристичних маршрутів, що сприятиме розвитку етно- та екотуризму. Вона може об'єднуватися в мережу з іншими залізничними, автомобільними, велосипедними або пішими маршрутами.

Цікавим, в свою чергу, буде створення мережі туристичних поїздок вузькоколійками всією Україною. Для цього потрібно відродити колишні колії і максимально, по можливості, їх об'єднати для того, щоб створити нову мережу вузькоколійок суто туристичного спрямування. Звичайно, зараз це здається неймовірним, але, можливо, з часом, така пропозиція виявиться реальною перспективою використання вузькоколійок на Кіровоградщині та в Україні загалом. Ще однією перевагою яку може запропонувати вузькоколійка відвідувачам – це більш дешевші перевезення, ніж в інших туристично-розвинутих країнах [16].

Розробка екскурсії «Вузькоколійні залізниці України: невід'ємна складова транспортного комплексу держави» для здобувачів загальної середньої освіти та вищої освіти. Мета:

- ознайомитися зі знаками, що використовують на залізниці; закріплювати знання про залізницю, працю дорослих там; повторити правила поведінки біля залізничного транспорту;

- розвивати знання про спеціалізацію, кооперування та комбінування;
- формувати вміння аналізувати та робити висновки під час складання економіко-географічної характеристики вузькоколіїної залізниці України на основі отриманих матеріалів під час екскурсії;
- виховувати повагу до різного виду професій та любов до своєї Батьківщини.

Завдання:

- конкретизувати уявлення про вузькоколіїні залізниці України;
- познайомитися з транспортними ландшафтами, вузькоколіїними залізницями різних областей України;
- визначити сучасний стан, проблеми та перспективи розвитку вузькоколіїного транспорту України.

Ключові компетентності учня (здобувача вищої освіти): навчально-організаційна; загальнокультурна; громадська; здоров'язбережувальна; соціальна.

Обладнання: зошит (блокнот), ручка або олівець, фотоапарат.

Опорні та базові поняття: цистерна, вагон, машиніст, залізниця, колія, перон, платформа, каса, диспетчер, станція, пристанційні будівлі, вокзал, шлагбаум, переїзд, економічний, економний, вантажний, пасажирський, швидкий, електричний, мчить, перевозить, вантажать.

Тривалість: 3 дні.

Спосіб пересування: залізничний.

План екскурсії

1. Формування плану екскурсії.
2. Проведення інструктажу з ТБ перед початком екскурсії.
3. Проведення екскурсії.
4. Аналіз і узагальнення результатів спостережень за станом вузькоколіїного транспорту України.

Етапи екскурсії

День 1

Організаційна зупинка (проведення інструктажу з ТБ)

Зупинка 1 «ПАТ «Гайворонський тепловозоремонтний завод»

Зупинка 2 «Залізничний вокзал ст. Гайворон»

День 2

Зупинка 3 «Музей залізниці»

Зупинка 4 «Музей науки і техніки»

Зупинка 5 «Кукушка»

День 3

Зупинка 6 «Анця Кушницька»

Зупинка 7 «Скансен «Старе село»

Зупинка 8 «Замок Паланок»

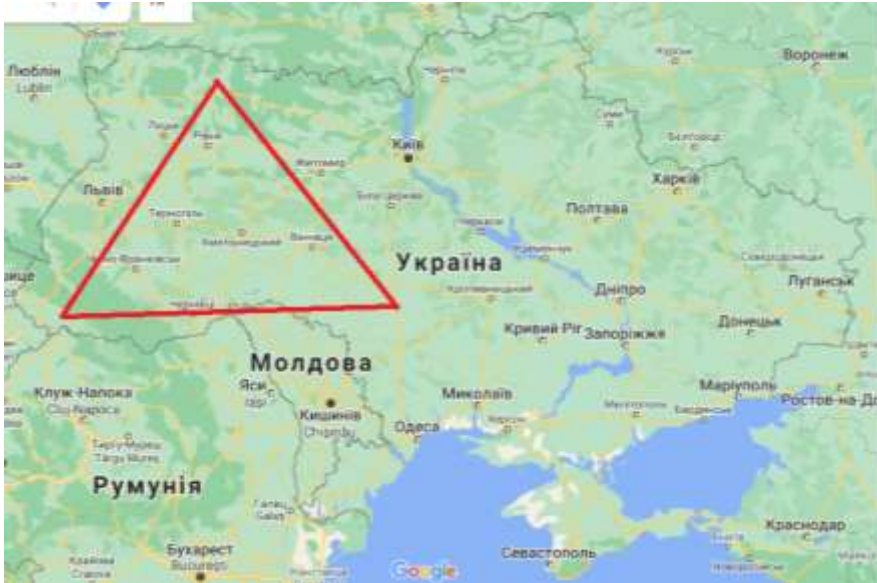


Рис. 1. Головні осередки функціонування вузькококої колії України

Хід екскурсії

День 1

Організаційна зупинка (проведення інструктажу з ТБ).

Зупинка 1. ПАТ «Гайворонський тепловозремонтний завод»
(вул. Великого кобзаря, 9, м. Гайворон, Голованівський р-н., Кіровоградська обл.)

Гайворон утворився у результаті об'єднання трьох сіл: Гайворона, Стрункового й Ташлика, які сьогодні складають окремі історичні райони міста. Поштовхом до формування Гайворона як міста стало прокладання вузькоколійної залізниці та будівництво головних залізничних майстерень й паровозного депо. Згодом майстерні, які перетворились на повноцінне підприємство – паровозремонтний завод, стали містоутворюючим підприємством із своєю спеціалізацією та набутими традиціями.

На сьогодні ПАТ «Гайворонський тепловозремонтний завод» до певної міри зберігає позиції основного підприємства з ремонту рухомого складу для залізниць вузької колії (рис. 2). І до сьогодні Гайворон, завдяки розвитку вузькоколійного транспорту, не зважаючи на його занепад, залишається «столицею» однієї із до недавнього часу найбільш розгалужених вузькоколійних залізниць, яку неофіційно називають «Подільським трамваєм».

Незважаючи на важку ситуацію з обладнанням, нестачу кваліфікованих кадрів та інші проблеми, Гайворонський тепловозремонтний завод не втратив повністю інвестиційної привабливості, маючи певний потенціал і потужності для подальшого розвитку.



Рис. 2. Центральна прохідна заводу

Зупинка 2. «Залізничний вокзал ст. Гайворон» (пл. Привокзальна, 3, м. Гайворон, Голованівський р-н., Кіровоградська обл.) (рис. 3).

Гайворонська вузькоколійна залізниця спочатку була частиною вузькоколівної мережі приватного «Південного товариства під'їзних шляхів». Ця приватна залізнична компанія була заснована в 1886 р., реорганізована 26 березня 1892 р. Крім вузької колії, в її управлінні були і ширококоліїні ділянки у Вінницькій та Одеській обл.

У Центральній Україні будівництво мережі вузькоколіїних залізниць, які в кількох місцях перетиналися з залізницями широкої колії, тривало безперервно упродовж десятиліть. До початку 1900 р. була побудована мережа залізниць від Бердичева на Житомирщині до Ольвіополя (нині – Первомайськ-на-Бузі) в Миколаївській обл.

В 1917 р. вузькоколійна мережа досягала сучасних станцій Холоневська і Калинівка (тут вона перетиналася з основним ходом ширококоліїної лінії Козятин-Жмеринка). Інша гілка вузькоколійки проходила через станцію Гуменне поблизу Вінниці, а далі тягнулася до станції Гайворон. Тут до неї примикала лінія Гайворон-Рудниця, де знову був перетин з ширококоліїною залізницею. Далі вузькоколійка тягнулася до Голованівська і Підгородньої. Кінцевою станцією був Ольвіополь (нині – Первомайськ). У Підгородній й Ольвіополі вузькоколійка також зустрічалася із залізницями широкої колії – через ці станції проходила побудована в 1867 р. залізниця Балта-Ольвіополь-Єлисаветград. Були також гілки Вінниця-Гуменне та Холоневська-Семки [16, 17].



Рис. 3. Залізничний вокзал станції Гайворон [9]

Починаючи з 1960 р., розміри вузькоколійної залізничної мережі в Центральній Україні поступово і неухильно зменшувалися. Першою втратили ділянку вузькоколійки Бердичів-Холоневська-Калинівка-Гуменне. Її не перешивали під широку колію, а просто розібрали. Замість цієї лінії ввели в дію ширококолійну лінію Калинівка-Старокостянтинів, яку почали будувати ще до Другої Світової війни. Ця гілка була неелектрифікована, рух нею був незначним, її в результаті закрили.

Після цього почалося «перешивання» під широку колію ділянки Вінниця-Гайворон. Поступово вузька колія йшла з Немирова, Зятківців, Гайсина. У Гайворон широка колія прийшла в 1980 р., він став єдиним центром вузькоколійної залізниці – тут розмістилися локомотивне і вагонне депо [16].

Кінцева станція Гайворонської вузькоколійки – Голованівськ у Кіровоградській області, куди останній регулярний вузькоколійний потяг з Гайворона прибув 30.12.2018 р. Закриття руху до Голованівська позбавило майже 50 тис осіб з 24 населених пунктів зручного транспортного зв'язку.

З 14.10.2021 р. Одеська залізниця відновлює після півторарічних карантинних обмежень, пов'язаних із пандемією Covid 19, вузькоколійний приміський поїзд №6272/6274 сполученням «Гайворон-Рудниця». Потяг проходить майже 80-кілометрову відстань від Гайворона до Рудниці через колишній райцентр Бершадь Вінницької області, де зберіглася станція. На станції Рудниця можна пересісти на електропотяги сполученням «Одеса-Вапнярка» і «Жодима-Вапнярка», а також пасажирські потяги сполученням «Ізмаїл-Одеса-Київ», «Одеса-Львів-Івано-Франківськ-Рахів», «Одеса-Ковель».

Також, у травні 2021 р., з метою привернення уваги до проблем бездіяльної на той час вузькоколійки та відновлення руху на ній, у Гайвороні відбувся туристичний фестиваль GOODoK FEST. Під час фестивалю була

проведена Всеукраїнська науково-практична конференція «Туристичний бренд, як чинник формування позитивного іміджу Гайворонської міської територіальної громади, а також ретро-тур паровозом Гр-280 [7].

Вузькоколіяка наразі активно використовується зокрема переселенцями, які знайшли в регіоні тимчасовий прихисток від війни. Тільки в Гайвороні та Бершаді їх нараховується близько 10 тисяч. Також, у зв'язку із суттєвим зростанням автомобільних перевезень популярність потяга «Гайворон-Рудниця» зростає і це дало можливість із травня 2022 р. запустити ще один рейс в окремі дні тижня. Розглядається питання відновлення руху на ділянці «Гайворон-Голованівськ».

На першому організованому «Укрзалізницею» рейсі для журналістів та активістів залізничного руху курсували традиційні для вузькоколіяки раритети: два пасажирські вагони Раfawag та паротяг Гр-280 (мінється з тепловозом ТУ2). «Відновлення цього сполучення важливе ще й тому, що вузькоколіяна залізниця (ширина колії 750 мм) – це об'єкт історико-культурного та технічного надбання нашої країни», – підкреслили у відомстві.

О 17:20 екскурсійна група вирушає потягом «Гайворон-Рудниця». До Рудниці потяг прибуде о 21:03. О 22:18 необхідно пересісти на потяг «Одеса-Ковель», який о 8.06 прибуває до Луцька.

День 2.

Зупинка 3. «Музей залізниці» (вул. Стрілецька 47А, м. Луцьк, Волинська обл.).

Покинута будівля за адресою вул. Стрілецька 47А у Луцьку добре відома старожилам, у якій донедавна знаходився ресторан «Світлофор». Однак мало хто знає, що у цьому будинку містилась перша залізнична станція у Луцьку. Позаду будівлі, що, радше, нагадує кілька міщанських садиб, з'єднаних воедино, прокладені колії, якими досі курсують поїзди. А будинок – історична пам'ятка без статусу – занепадає (рис. 4) [12].

Навесні 2017 р. журналіст Б. Ворон звернувся до начальника відділу охорони культурної спадщини виконкому Луцької міської ради П. Троневича з ідеєю створити в будівлі колишньої станції Музей історії залізничного транспорту на Волині. Отож вони підготували листа від імені мера міста до ПАТ «Укрзалізниця» у якому запропонували разом реалізувати такий проєкт. В основі ідеї – збереження історичної будівлі станції та створення у ній музейної експозиції, ресторану, крамниці книг та сувенірів. До комплексу повинні були увійти: пасажирське приміщення, пакгаузи, платформи, інші господарські та житлові споруди. Передбачалось зберегти й історичну площу перед станцією, вимощену кольоровою бруківкою ще у ХІХ с. Також у планах було створення тематичного кафе-музею, що популяризуватиме історію залізниці на Волині, коворкінг або простір для розваг дітей і батьків. Національний перевізник зацікавився задумом і розпочався діалог. Восени 2017 р. відділ історичної спадщини залізниці України ПАТ «Укрзалізниця» взявся за організацію музею в Луцьку[12].



Рис. 4. Залізничний вокзал ст. Луцьк 1961 р. [11]

Проте, проєкт, який мав на меті облаштувати цікавий, але занедбаний куточок міста залишився нереалізованим.

Зупинка 4. «Музей науки і техніки» (вул. Карбишева, 1, м. Луцьк, Волинська обл.)

Музей технічного прогресу (нині – Музей науки і техніки) відкрито 19.07. 2013 р. Це єдиний у своєму роді музей в Україні, де зібрано приклади технічного прогресу, починаючи з найпростіших пристосувань первісних часів і до сьогодення, а також представлений хронограф з ілюстраціями та зразками найважливіших винаходів людства. Мета створення такого музею є благородною і несе в собі, як просвітницький характер, так і популяризацію досягнень людства загалом. Адже, щороку в світі з'являються все нові винаходи, відбувається швидкий перехід до нанотехнологій. Тому завданням музею є збереження майбутнім поколінням раритетних експонатів, що характеризують цілі епохи науково-технічного прогресу [13].

Експозиція музею нараховує понад 1,5 тис. експонатів, які демонструють історію винахідництва, яке є рушійною силою прогресу, адже з винаходу першого знаряддя праці й розпочалася загалом історія людства (рис. 5). В усі часи саме винахідництво допомагало людині в освоєнні природи, починаючи з видобування вогню і завершуючи польотами в космос. У центрі експозиції розташований стенд, присвячений видатним українським винахідникам.

У музеї основну увагу зацентовано на періоді інтенсивного розвитку радіотехніки, фото- та відеоприладдя, комунікаційних систем, годинників тощо. Загалом, уся експозиція музею розділена на декілька модулів, де представлені реальні експонати технічного прогресу [13].



Рис. 5. Експонати музею науки і техніки [7]

Музей технічного прогресу динамічно розширюватиметься, а його колекція постійно збільшуватиметься, оскільки кожен бажаючий зможе долучитися до його наповнення, надавши музею експонат від себе. Крім того, технічний прогрес не стоїть на місці, а кількість новітніх винаходів інтенсивно збільшується практично щодня. Відтак, їх попередники займатимуть гідне місце в колекції музею.

Йдучи в ногу з часом, все освітлення в музеї виготовлене за новітніми технологіями: встановлені світлодіодні лампи, які випромінюють блакитний «холодний» спектр світла і працюють в енергозберігаючому режимі 50 тис. годин [13].

Зупинка 5. «Кукушка» або «Поліський трамвай» (с. Антонівка, Володимирський р-н., Рівненська обл.)

Вузькоколійна залізниця Антонівка-Зарічне – одна з 3-х в Україні вузькоколіїних залізниць, на якій до початку локдауну 2021 р. здійснювались пасажирські перевезення. Довжина залізниці 106 км, тож вона є найдовшою вузькоколієюю в Європі, що зберіглася дотепер [6].

Вузькоколіїну залізницю Антонівка-Зарічне в народі називають «Поїздок» або «Кукушка» начебто за те, що до тепловозів серії ТУ тут використовували тепловози серії КУ. В ЗМІ також побутує назва «Поліський трамвай», «Поліська вузькоколіїнка», «Трансполіська магістраль» (рис. 6).

Точна дата початку будівництва залізниці невідома, орієнтовно – 1895 р. Спершу вузькоколіїнка призначалася для вивезення деревини. Тоді була побудована гілка від Антонівки до станції Кухітська Воля. Лісовозна залізниця особливого стратегічного значення набула під час Першої світової війни, тож

було відкрито ще гілку Хиночі-Дубровиця-Висоцьк. За деякими даними, вузькоколійкою доправляли тоді також і торф.



а) б)
Рис. 6 (а,б). «Кукушка», «Поліський трамвай» [14]

Під час Другої світової війни зазнала руйнувань (також є дані про використання вузькоколійки німцями, які проклали гілку на Кухітську Волю). Перші ділянки залізниці були відновлені орієнтовно у 1946 р. Вона належала Народному комісаріату шляхів сполучення (НКШС), згодом Міністерству шляхів сполучення (МШС). Ділянку Хиночі-Дубровиця так і не відновили, за іншими даними – закрили у 1950-х рр.

У цей час основним вантажем була деревина, заготовлювана в районі Хиночі і Білого. Тоді ж побудували ділянку Тиховиж-Локниця (17 км), а незабаром розібрали ділянку Тиховиж-Кухотська Воля. Можливо, були також тимчасові гілки і «вуса» до місць лісозаготівлі [6].

Економічна криза 1990-х рр. припинила вантажний рух. Майже всі тепловози були виведені з експлуатації і розрізані на метал, постало питання про закриття залізниці. Але оскільки для багатьох населених пунктів вузькоколійка є фактично єдиним зв'язком зі світом, вона функціонувала довгий час.

Місцевість, через яку проходить залізниця, дуже мальовнича: ліси, поля, болота, озера – тому тепер вузькоколійкою проводять екскурсії для українських та іноземних туристів.

Наприкінці червня 2010 р. масштабно відсвяткували 115-ту річницю вузькоколійки. На урочистостях в Антонівці були присутні численні представники еліти Рівненщини та закордонні гості.

З 18 березня 2020 р., під час карантину, який спричинила світова пандемія COVID-19, вузькоколійка «Поліська вузькоколійка» перебуває на межі зникнення. Станом на 2021 р. «Укрзалізниця» відмовилась відновлювати роботу залізниці й здійснює свідомі кроки для прямого знищення цього унікального інфраструктурного об'єкта, який має величезне історико-культурне, соціальне й

господарське значення, а також суспільно-економічний, гуманітарний та туристичний потенціал. Згідно з офіційними заявами «Укрзалізниці» збитки «Поліської вузькоколійки» склали за 2020 р. 16 млн грн. Її утримання є нерентабельним.

Однак, пасажирські перевезення на залізниці всюди у світі є нерентабельними, а вузькоколійка «Антонівка-Зарічне» є унікальним інфраструктурним об'єктом, значення якого для Полісся та України загалом переоцінити просто неможливо [6].

Для того аби вирушити до наступного запланованого пункту екскурсії, необхідно в Луцьку потрапити на потяг «Ковель-Львів», який відправляється о 19:29 (прибуття до Львова об 00:32). У Львові необхідно пересісти на потяг «Київ-Солотвино», час відправлення якого о 02:01, та прямувати до станції Берегово (прибуття о 07:31).

День 3.

Зупинка 6. «Анця Кушницька» (Закарпатська обл.)

Боржавська вузькоколійна залізниця (у народі має назву «Анця Кушницька») – одна з робочих вузькоколійних залізниць в Україні, в межах Закарпатської області. Загальна довжина залізниці – 123 км, ширина колії – 750 мм.

Перша черга Боржавської вузькоколійки введена в експлуатацію 23.12.1908 р. Залізниця використовувалась передусім для перевезення деревини з гірських масивів Полонина Боржава і Великий Діл в Закарпатську низовину для подальшого транспортування та перероблення [3].

Головна гілка пролягла вздовж р. Боржави, що й дало назву залізниці. У верхів'ях річки колія розгалужувалась на декілька напрямів, які вели до віддалених гірських лісорозробок. Нині в експлуатації залишається гілка Виноградів-Хмільник-Іршава, а також Берегове-Хмільник.

Залізницю використовували й надалі використовують не лише для перевезення вантажів (зокрема лісу), але й для пасажирських перевезень. Пасажирські потяги складаються з локомотива і декількох (1-4) вагончиків. У кожному селі, через яке проходить залізниця, споруджені невеликі станції. Станом на серпень 2021 р. регулярні пасажирські перевезення здійснювалися між м. Виноградів та станцією Хмільник (рис. 7) [2].

Зупинка 7. «Скансен «Старе село» (вул. Дружби, 26, с. Колочава, Межигірський р-н., Закарпатська обл.)

«Старе село» – перший сільський музей архітектури та побуту на Закарпатті. Розташований він між синіми хвилями р. Колочавки та вічнозеленим масивом Чертежика. На його території відтворено село стародавньої Верховини із колочавських експонатів, які ознайомлюють із 300-річною історією побуту місцевих жителів. У скансені представлені пам'ятки культури різних часів та різних верств населення як за соціальним статусом (бідняки, середняки), так і за видом діяльності (вівчарі, лісоруби, мірошники, шевці) та знаменита Колочавська вузькоколійка [5].



Рис. 7. Гр-286 – останній паровоз Боржавської вузькоколійки [3]

Вузькоколійна залізниця на Закарпатті, закладена наприкінці XIX ст., сьогодні вже майже припинила своє існування, за винятком відрізка Іршава-Хмільник.

Паровоз Гр-286 виготовлено у 1951 р. на заводі імені Карла Маркса (ЛКМ) в Бабельсберзі (Німеччина). Паровоз Гр-286 працював до 1973 р., потім зберігався у паровозному депо у с. Хмільник, що на Берегівщині. До 2008 р. експлуатувався на Боржавській вузькоколії, поки не був викуплений приватним підприємцем для встановлення в музеї с. Колочава. Вагони – чехословацького та радянського періодів. Крім того, музей має багато інших унікальних експонатів, які розповідають про історію розвитку та функціонування вузькоколії Закарпаття.

Щодо Колочавської вузькоколії то і її, як і більшість залізниць такого типу, було прокладено для вивезення лісу з цього регіону. Ешелон складався з паровоза та кількох вагонів. Коричневий вагон радянського виробництва, а більшість зелених – угорського.

Планується прокласти довкола «Старого села» залізничну колію завдовжки 1000 м і запустити по ній вагон-музей. Передбачається, що незабаром вузькою колією довжиною 800 м невеличкий вагончик, що належав колись лісорубу, героєві соціалістичної праці І. Чусу, возитиме всіх охочих [5].

Зупинка 8 «Замок Паланок» (вул. Замкова гора, б/№, м. Мукачево, Закарпатська обл.).

Замок Паланок (Мукачівський замок) – замок у закарпатському місті Мукачево. Унікальний зразок середньовічної фортифікаційної архітектури з поєднанням різних стилів, пам'ятка архітектури національного значення. Замок побудований на горі вулканічного походження заввишки 68 м і посідає площу 13

тис. 930 м². Точний час заснування замку невідомий, але в документах, які позначаються XI ст., він уже згадується [10].

Особливого значення надав замку угорський король Стефан I Святий, укріпивши його стіни, справу Стефана I продовжив Св. Владислав. У 1086 р. Мукачівський замок взяв в облогу печеніги, та вони не змогли його захопити. У 1241 р. на територію Угорського королівства напали монголо-татари. Одним з перших пунктів їхнього нападу на королівство було Мукачеве. 60-тисячна армія хана Батия вщент зруйнувала місто, та добре укріплений замок захопити не змогла.

З 1396 по 1414 р. замком володів Подільський князь Федір Коріятович. Він значно розбудував і зміцнив замок, перетворив його на свою резиденцію. Тоді ж у скелястій горі був вирубаний 85-метровий колодязь. Упродовж XV-XVI ст. замок побував у руках багатьох володарів, які його розбудовували та укріплювали. У цей час в оборонній системі замку було 14 веж, а у верхній частині – великий палац.

У 1567 р. Мукачівський замок взяв у облогу Лазарус фон Швенді. Мукачівський замок належав графу Миколаю Естергазі, який отримав його через одруження з Урсулою Дерсффі. У 1622 р. за умовами Микульської угоди Мукачівський замок перейшов у володіння Габора Бетлена. Семигородський князь Юрій I Ракоці (Рагоцький) внаслідок війни, розпочатої з угорською родиною Естергазі, відвоював Мукачівський замок, який з того часу перебував у володінні родини Ракоці (Рагоцьких) [9].

У 1633 р. Мукачівській замок придбав Трансільванський князь Юрій I Ракоці з правом успадкування. Князі династії Ракоці перетворили замок у столицю свого князівства і володіли ним до 1711 р. Після смерті Юрія I Ракоці в 1648 р. його дружина Жужанна Лорантффі продовжила розбудову замку і спорудила ще 2 тераси – Середню і Нижню, а також зовнішнє оборонне кільце. У 1649 р. в замку побували посланці гетьмана Богдана Хмельницького, які вели переговори з Юрієм II Ракоці про спільні дії проти Польщі.

З 1685 по 1688 р. замок пережив одну з найбільших облог, яку здійснили війська Австрійського імператора. Керувала обороною замку вдова князя Ференца I Ракоці Ілона Зріні. Після захоплення замку австрійці його реконструювали, зробивши найсильнішою фортецею на сході Австрійської імперії [10].

Після поразки визвольної війни замок поступово втратив своє стратегічне значення. У 1782 р. тут відкрилася політична в'язниця Австрійської монархії, в якій упродовж більш ніж 100 р. було загатовано понад 20 тис. в'язнів.

У липні 1847 р. замок-в'язницю відвідав видатний угорський поет Шандор Петефі. У 1896 р. в'язницю в замку було ліквідовано на честь тисячоліття приходу угрів до Європи, але фактично в'язниця продовжувала існувати до 1903 р. Найвідомішим в'язнем фортеці був російський революціонер Михайло Бакунін. 1897 р. Паланок викупило міністерство юстиції Австро-Угорщини. Замок поступово приходив у занепад та руйнувався.

Нині в Мукачівському замку розміщений історичний музей. 15.04.2009 р. Верховна Рада України ухвалила постанову «Про заходи щодо збереження пам'ятки культурної спадщини замку «Паланок», в якій рекомендовано [10]:

- Генеральній прокуратурі здійснити перевірку законності рішень Мукачівської міськради щодо передачі замку «Паланок» до комунальної власності та вжити відповідних заходів прокурорського реагування;
- Кабміну розробити в установленому порядку заходи зі створення державного історико-архітектурного заповідника «Замок «Паланок» з віднесенням його до сфери управління Міністерства культури і туризму та обов'язково визначити необхідне фінансування для утримання замку.

Віднедавна замок став доступним для перегляду в Google Street View. 05.10.2018 р. у замку з'явилася Кімната історичної пам'яті князя Федора Коріятовича, присвячена біографії литовського шляхтича, який був одним з будівничих фортеці (рис. 8).



Рис. 8. Замок Паланок [14]

Висновки. Вузькоколійки в Україні переживають не найкращі свої часи, і саме зараз необхідно усім причетним розробити візію майбутнього цих мініатюрних доріг, адже не за горами той час, коли вже може бути пізно. Із 3 тис. кілометрів вузькоколієк в Україні залишилося всього близько 300. Це вузькоколіїні залізниці Антонівка-Зарічне (Рівненська обл.), Рудниця-Гайворон-Голованівськ (Вінницька та Кіровоградська обл.), Берегово-Хмільник-Виноградovo (Закарпатська обл.). Наразі вони не виконують своє призначення в повній мірі через відсутність будь-якої альтернативи.

Укрзалізниця оперує аргументами, що вузькоколійки є збитковими, і воліє передати їх на баланс органів місцевого самоврядування. Ті, в свою чергу, не поспішають брати такий значний фінансовий тягар на себе, а місцеве населення вкрай негативно реагує на спроби закриття вузькоколіїних залізниць, і їхня позиція є абсолютно зрозумілою. В той же час, вузькоколійки є цікавими об'єктами у туристичному плані.

Здавалося б, замкнуте коло, але саме тут варто вивчити досвід сусідніх країн у вирішенні схожих проблем. А розпочати потрібно з того, що туристичні та музейні залізниці – поширена світова практика.

Список використаних джерел:

1. Антонюк М. Гайворонская магистраль. Прошлое. Настоящее. Будущее?. *Железнодорожное Дело*. № 2.
2. Атлас схем железных дорог СССР. 1962: Москва, ГУГК МГиОН СССР. 59 с.
3. Боржавська вузькоколіїна залізниця. URL: <https://uk.wikipedia.org/wiki/%D0%91%D0%BE%D1%80%D0%B6%D0%B0%D0%B2%D1%81%D1%8C%D0% %D1%8F>.
4. Буракшаев В. Три дня в Гайвороне или путешествие в узкоколейное царство. *Локотранс*. 2005. № 2.
5. Вигодська вузькоколіїка. URL: <https://mi100.info/wp-content/uploads/2018/09/karpatskyj-tramvaj-4-2.jpg>.
6. Вузькоколіїна залізниця Антонівка-Зарічне. URL: <https://uk.wikipedia.org/wiki/%D0%92%D1%83%D0%B7%D1%8C%D0%BA%D0%BE%D0D7%D0%BD%D0%B5>.
7. Гайворонська вузькоколіїка знову запрацює. URL: <https://gre4ka.info/suspilstvo/66290-hai-voronska-vuzkokoliika-znovu-zapratsiuie>.
8. Експонати музею науки і техніки. URL: https://images.md-ukraine.com/lutsk/sights/muzej_tehnichnogo_progresu/opt/from%20internet.jpg.
9. Залізничний вокзал станції Гайворон. URL: <https://d.tusovka.kr.ua/data/news/000406/images/main/in-text-image.jpg>.
10. Замок Паланок. URL: https://uk.wikipedia.org/wiki/%D0%97%D0 %B0%D0%BC%D0%BE%D0%BA_%D0%9F%D0%B0%D0%BB%D0%B0%D0%BD%D0%BE%D0%BA.
11. Історія залізниці на Волині. URL: <http://www.volynpost.com/news/101158-istoriia-zaliznyci-na-volyni-v-foto>.
12. Музей залізниці в Луцьку. URL: <http://railwaymuseumlutsk.tilda.ws/#rec19798458>.
13. Музей технічного прогресу. URL: http://volyn-museum.com.ua/index/muzej_tehnichnogo_progresu/0-75.
14. Мукачівський замок. URL: <https://otpuskplus.com.ua/articles/117/2.jpg>.
15. Рівненська вузькоколіїка стане ще знаменитішою. URL: <https://volyn.com.ua/content/thumbs/750x500/6/jv/p2germ-ynzgw2rszsz4cbxbq7qzwro5dq7ihjv6.jpg>.

16. Ситник О.І. Хлевнюк О.Я. Працьовитий М.М. Непевне майбутнє чи перспектива розвитку Гайворонської вузькоколійки. *Соціально-географічні процеси в Східно-центральної Європі: проблеми, тенденції, напрями: матеріали міжнар. наук. геогр. конф.* (Берегове, 26-27 бер. 2020 р.). Ужгород: ТОВ «РІК-У», 2020. С.595-605.
17. Як живе легендарна вузькоколійка на Кіровоградщині. URL: <https://cbn.com.ua/2020/05/11/yak-zhyve-legendarna-vuzkokolijka-na-kirovogradshhyni/>.

УДК 069.12:338. 483| 908 (477)

Слюсаренко Вікторія

Кіровоградський обласний краєзнавчий музей, м. Кропивницький

Музей як об'єкт краєзнавчого туризму

У статті презентовано експозиційні відділи та філії Кіровоградського обласного краєзнавчого музею.

Ключові слова: музейна експозиція, предметний ряд, експонати, науковість, атрактивність, доступність.

Slyusarenko V. Museum as an object of local lore tourism. *The article presents the exposition departments and branches of the Kirovohrad Regional Museum of Local Lore.*

Keywords: *Museum exhibition, subject series, exhibits, scientific, attractive, availability.*

Вступ. На сьогоднішній день, краєзнавчий туризм швидкими темпами увійшов в життя кожної сучасної людини. Особливої актуальності набуває туристсько-краєзнавча діяльність. Вона передбачає дослідження та вивчення природи рідного краю, його історії, народних традицій, фольклору, культурної спадщини та мистецтва.

Виклад основного матеріалу. Кіровоградський обласний краєзнавчий музей є туристичною візитівкою Кіровоградського степового краю.

Чому до нього обов'язково треба завітати туристам? Перш за все тому, що музей є архітектурною перлиною міста Кропивницького і найстарішою скарбницею історії та природи краю, де зберігаються матеріальні надбання різних епох. Фондова збірка Кіровоградського обласного краєзнавчого музею нараховує 67298 музейних предметів основного фонду та 32189 одиниць науково-допоміжного. Основним джерелом поповнення музейної колекції є подарунки жителів міста Кропивницького та Кіровоградської області. Поповнення фондів унікальними тематичними комплексами відбувається в результаті тісної співпраці з нащадками видатних земляків як на території області, так і за її межами. Сам музей включає в себе 5 відділів і 6 філій, кожен з них – унікальний.

До уваги відвідувачів – провідний і сучасний відділ історії, експозиція якого представлена в 9-ти вишуканих залах. Лише тут можна ознайомитись з предметами сивої давнини і поринути в археологічну минувшину краю. В першій залі чекають справжні знахідки Мельгуновського скарбу, пам'ятки трипільської культури. Гідний уваги жертвник, якому 6 тисяч років. Серед інших унікальних предметів: прикраси, посуд, зброя, знаряддя праці. Цікавим експонатом є велетенський бронзовий казан із с. Покровського, подібних в Україні немає.

У залі «Заселення краю» представлені предмети побуту, знаряддя праці, одяг та прикраси представників різних національностей, які заселяли і розвивали наш край. Тут можна побачити різновиди українського посуду – горщики-близнята, глики, кухоль та дерев'яні побутові предмети. А ще українські музичні інструменти, вишиті рушники та найбільш шановані ікони, які є головним атрибутом кожної української оселі.

Подорожуючи далі по музейних залах, туристи можуть дізнатися про розвиток степового краю. Ознайомитесь із незмінними атрибутами козаків, трофейними обладунками, справжнім макетом земляної фортеці Святої Єлисавети, а також іншими цікавими предметами, як наприклад, знаменита сівалка заводу «Ельворті» зразка 1913 року.

До уваги відвідувачів – сучасна експозиція, яка присвячена історії Кіровоградщини в період незалежності України.

Наступний експозиційний комплекс розповідає про один з найдраматичніших періодів в історії нашої держави – Українську національно-демократичну революцію (1917-1920 років). Тут можна побачити предмети того часу та ознайомитись з етапами та методами реформаційних процесів.

Експозиція «Кіровоградщина в роки Другої світової війни» вшанує пам'ять подіям 1941-1944 років. В залі представлені фотодокументи, картосхеми, зброя, є навіть справжній батальйонний міномет зразка 1937 року та ручний кулемет системи Дегтярьова зразка 1926 року, а також – численні нагороди учасників німецько-радянської війни.

Кіровоградщина дала світу багатьох видатних людей. Серед них особливе місце належить Володимиру Винниченку – видатному українцю, відомому політику і письменнику, талановитому художнику. Більш детально дізнатись про визначну особистість можна, відвідавши меморіальну колекцію Володимира Кириловича.

Перлиною музейного зібрання є колекція славнозвісного Олександра Льїна, яка надійшла до музею в 1994 році і включає більше трьох тисяч предметів. Насамперед, це твори образотворчого та сакрального мистецтва, меблі, посуд, скульптура, предмети археології, зброя, оптичні прилади та багато інших цікавих речей. Особливою святинею і найдавнішим експонатом серед сакральних предметів є стулка хреста-енколпіона, яка датується XII ст. Вражає своїм багатством і розкішно найцінніший предмет колекції Олександра Льїна – срібний кухоль роботи відомого українського ювеліра XVIII ст. Івана Равича [2].

Завітавши у казковий світ відділу природи обласного краєзнавчого музею, туристи відразу зустрінуться із різноманітними експонатами, які розмістились в семи експозиційних залах.

До їх уваги «Фізико-географічне положення області та туризм», де всі гості області можуть ознайомитися із просторами Кіровоградщини, природно-заповідними пам'ятками та популярними туристичними об'єктами краю. Цікавими є матеріали про видатних природознавців – земляків, які займалися вивченням природи нашого краю та інших регіонів. В експозиції розміщені фотоматеріали, наукові доробки вчених, предмети та прилади, якими користувалися науковці XIX-XX століть.

Унікальна палеонтологічна колекція музею дає можливість зануритись в органічний світ далекого минулого, пізнати, які істоти населяли планету у різні періоди історії Землі та уявити їхній зовнішній вигляд. Тут можна побачити справжні кістки мамонта, скам'янілі корали, амоніти та белемніти і навіть відбиток хвостової частини ракоскорпіона, якому понад 400 млн. років. Це найдавніший експонат природничої колекції музею. Серед унікальних предметів – хребці базилозавра, прадавнього кита, який жив у водах краю. Експозицію прикрашає приватна колекція Владислава та Лариси Штомпель «Мешканці морських глибин», яку подарувала музею донька Ганна Штомпель. Щоб повністю зануритись у палеонтологічне минуле краю, слід оглянути інсталяцію «Житло первісної людини» і познайомитись із «справжнім» кроманьйонцем.

Продовжуючи далі музейну подорож, відвідувачі знайомляться із справжніми природними скарбами. Слід зазначити, що регіон має потужний ресурсний потенціал. Зразки рудних і нерудних корисних копалин, паливних ресурсів і осадових порід представлені в експозиції. Кіровоградщина – єдина область на Україні, яка має найбільші поклади уранової руди. А ще тут можна побачити справжній зразок золотоносної руди. Увагу всіх відвідувачів привертає цікава гірська порода – кімберліт, яка перспективна на алмази. Вражають своїм розмаїттям сяючі зразки декоративного та напівдорогоцінного каміння, що були подаровані музею геологами та колекціонерами – кварц, яшма, малахіт, флюорит, діоптаз, онікс, уваровіт, бурштин та інші не менш цікаві предмети.

Наступна зала знайомить з кліматом області, рослинним світом, водними ресурсами і ґрунтами славного краю. Всі ці відомості відображаються на тематичних картах експозиції. Окрасою зали є діорами Лісу і Степу з тамтешніми жителями. На подіумах представлені спиляні дерев та чагарників основних лісоутворюючих порід області. У вітринах можна оглянути гербарні зразки, лабораторні прилади, фотоколажі з лікарськими рослинами та інші цікаві експонати.

Фауністична колекція музею виявилась найпопулярнішою серед відвідувачів. В двох останніх залах відділу природи «проживають» різноманітні тварини, які не залишать байдужими ні дорослих, ні малих. До уваги туристів «Тваринний світ області, і не тільки!», де можна ознайомитися із різними групами птахів, а також дізнатися хто оселився в діорамі «Підводний світ». Унікальною є виставка «Екзотичні тварини», де представлені австралійський

ему, пташеня африканського страуса, білий павич, фазан діамантовий, австралійські зимородки, чарівний еног-полоскун, красунчик бінтуронг – тварина, яка пахне попкорном та багато інших цікавих експонатів. А на справжній лісовій галявині відвідувачів радо зустрінуть яскраві представники тваринного світу краю. Серед них – вовки, зайці, косулі, лисичка, куниця, борсук, найбільший ссавець області – олень благородний, колекції метеликів та багато інших жителів [1].

Всі експонати, як відділу історії, так і відділу природи є цікавими та унікальними.

Також заслуговують на увагу відвідування філій музею, які є популярними туристичними об'єктами області. Серед них – заповідник-музей І.К. Тобілевича (Карпенка-Карого) «Хутір Надія» – одна з найбільш унікальних історико-культурних пам'яток України та гордість Кіровоградщини, яка має виняткове культурне та соціальне значення для розвитку регіону. Заповідник-музей вже давно став візитною карткою області, улюбленим місцем відпочинку для туристів та особливим місцем для широкого кола театральних діячів. У 2012 році садиба «Хутір Надія» набула статусу пам'ятки історії та садово-паркового мистецтва національного значення.

На території встановлено два об'єкта монументального мистецтва (бюст І.К. Тобілевича і стела із зображенням його дружини Надії Тарковської), перебувають під охороною держави 95 іменних дубів, які були посаджені відомими та шанованими гостями Хутора. Великий інтерес представляє ставок, викопаний у формі підкови спільними зусиллями селян та Івана Карповича. У 2006-2007 роках тут відновлено чоловічу і жіночу купальні. Старе чумацьке джерело і зараз живить ставок холодною водою.

Починаючи з 1970 року на території заповідника-музею проходить щорічне свято театального мистецтва “Вересневі самоцвіти”, яке з 1990 року стало Всеукраїнським. Завжди відчинені ворота садиби Івана Карпенка-Карого запрошують відвідати музей, прогулятися мальовничими алеями, побачити 100-літні дуби, спробувати джерельної води, відпочити біля ставка, як це робили славетні театральні корифеї.

Оскільки Кіровоградщина має давні танцювальні традиції, то в 2004 році на території заповідника-музею було відкрито єдиний у світі музей історії українського хореографічного мистецтва, який є відділом Кіровоградського обласного краєзнавчого музею. Матеріали експозиції дають змогу прослідкувати еволюцію української сценічної хореографії від перших хореографічних композицій «театру корифеїв» до сьогодення, як в Україні, так і за її межами.

Експозиція музею побудована на основі концепції, створеної завдяки порадам відомих хореографів. У музеї налічується більше 6 тисяч предметів. Фонди складають: нагороди, костюми, фото, афіші, програми концертів, книги, газетні та журнальні матеріали, аудіо та відеоматеріали, сувеніри.

Гордістю експозиції музею історії українського хореографічного мистецтва стала «Кімната пам'яті», де увічнено пам'ять про перших балетмейстерів, які своїм талантом творили український народно-сценічний

танець. Відеотека музею складається з унікальних записів концертних програм професійних, кращих самодіяльних та дитячих колективів України і діаспори.

Особливою гордістю краєзнавчого музею є ще один його відділ – меморіальний музей М. Л. Кропивницького – людини, що увійшла в історію національної культури як блискучий актор, режисер-новатор, драматург та композитор, реформатор української сцени, майстер художнього слова та театральний діяч. На сьогоднішній день фондове зібрання музею складає понад 8 тис. одиниць зберігання. У декількох основних експозиційних комплексах представлено розділи, що оповідають про сім'ю видатного актора й письменника, його дитинство, юнацькі роки, його тривалий шлях у мистецтво й, зрештою – у засновники першого професійного українського театру.

Загалом меморіальний музей не лише висвітлює особливості життя, творчості Марка Кропивницького та діяльності корифеїв українського театру, але й опікується темою розвитку театального мистецтва краю у цілому. Тож протягом року, окрім постійної експозиції, відвідувачі мають змогу ознайомитися із численними виставками, що відображають продовження традицій корифеїв у сучасному театрі.

До уваги туристів ще одна знакова філія Кіровоградського обласного краєзнавчого музею – «Історико-архітектурний заповідник родини Раєвських». У селі Розумівка Олександрівського району знаходиться одна із перлин історико-культурної спадщини країни, нині одна з найвизначніших архітектурних пам'яток класицизму першої половини XIX століття в Україні – Свято-Хрестовоздвиженська церква – усипальниця родини Раєвських (пам'ятка національного значення).

На території заповідника можна прослухати екскурсію та відвідати Свято-Хрестовоздвиженський храм, в якому проходять богослужіння. Від храму відкривається чудова панорама на річку Бовтиш. Можна схилом спуститися до альтанки, що розташована біля води, і приємно відпочити.

Кіровоградщина пишається ще однією знаною філією – «Музейно-природний заповідник «Тобілевичі», який розташований на території ландшафтного заказника місцевого значення «Карпенків Край», у селі Арсенівка Кіровоградської області. Ця місцевість, де дивовижна природа поєдналася зі славною українською історією, – батьківщина класика української літератури Івана Карповича Тобілевича (Карпенка-Карого). Іван Карпенко-Карий – український письменник, драматург, актор, режисер, один із засновників українського професійного театру. З нагоди 150-річчя з дня народження Івана Карпенка-Карого у Нижньому сквері встановлено меморіальну дошку, яка засвідчує, що на цьому місці стояла хата Карпа Тобілевича, в якій народився майбутній великий митець Іван Тобілевич [3].

Кіровоградський обласний краєзнавчий музей збагатився ще однією філією, яка зараз знаходиться в стадії створення, це – історико-меморіальний заповідник «Чорний ворон». Тут встановлено пам'ятний знак на честь отамана Миколи Скліяра – Чорного ворона та його бойових побратимів, які прийняли свій останній бій з більшовиками поблизу Розумівки.

Висновки. Все вищезазначене доводить, що Кіровоградський обласний краєзнавчий музей є туристичною візитівкою Кіровоградського степового краю. Всі експозиційні відділи та філії краєзнавчого музею створені, дотримуючись принципу науковості, хронологічності, сучасності та атрактивності, і розраховані на всі вікові категорії відвідувачів. Тому гості області, в т.ч. й переселенці, обов'язково мають відвідати цей музейний заклад, де їх гостинно зустрінуть фахівці своєї справи.

Список використаних джерел:

1. Текст екскурсії відділу природи. Затверджено НМР музею від 2017 року.
2. Текст екскурсії по відділу історії. Затверджено НМР музею від 2014 року.
3. <https://www.google.com/webhp?sourceid=chrome-instant&ion=1&espv=2&ie=UTF-8>

УДК 930:[338:48-6:001.891](477+100)

Пропадуший Андрій

Кіровоградський обласний центр краєзнавства, туризму та учнівської молоді

Меморіальний туризм в Україні та в Кіровоградській області: минуле, сьогодення, перспективи

Стаття містить комплексний аналіз розвитку меморіального туризму в Україні з найдавніших часів до сьогодення. Розглянуто роль та місце історичної пам'яті в житті суспільства впродовж історії, її вплив на сучасні процеси та меморіальний туризм як один з аспектів функціонування цієї пам'яті. Проаналізовано проблеми та перспективи меморіального туризму в Кіровоградській області.

***Ключові слова:** меморіальний туризм, ностальгійний туризм, «темний туризм», історична пам'ять, пам'ятник, меморіал.*

Propadushchy A. Memorial tourism in Ukraine and in the Kirovohrad region: past, present, prospects. *The article contains a comprehensive analysis of the development of memorial tourism in Ukraine from ancient times to the present. The role and place of historical memory in the life of society throughout history, its impact on modern processes and memorial tourism as one of the aspects of the functioning of this memory are considered. Problems and prospects of memorial tourism in Kirovohrad region are analyzed.*

***Keywords:** memorial tourism, nostalgic tourism, "dark tourism", historical memory, monument, memorial.*

Вступ. Подорожі з традиційними цілями – оздоровчими або пізнавальними – уже не задовольняють потреби сучасної людини. Бажання відвідати нові місця й отримати автентичний продукт стає частиною мотивації сучасних туристів. Керуючись потребою вийти за межі буденного, випробувати щось екстраординарне, у сучасних туристів велику популярність набувають різні

екстремальні та нетрадиційні види туризму. Для туристського ринку це означає розквіт нових видів туризму: меморіального, ностальгійного, похмурого, діаспорного, катастрофічного тощо [3].

Меморіальний туризм – вид туризму, пов'язаний із відвідуванням пам'ятних, важливих для суспільства місць, які відображають важливі історичні події або життєвий шлях видатних діячів із різних сфер діяльності.

Меморіальний туризм часто пов'язують із так званим «темним туризмом», але він охоплює не лише трагічні історичні події, але й пов'язаний із перемогами та подіями, які кардинально змінили хід історії, або пов'язані із ностальгією.

Мета нашої публікації – визначити місце і роль такого виду туризму у туристичній галузі України, як меморіальний, здійснити огляд потенціалу меморіального туризму на Кіровоградщині та окреслити кроки, необхідні для його популяризації.

Виклад основного матеріалу. Історична пам'ять – це той каркас, який зв'язує суспільство в одне ціле, сприяє самоусвідомленню, саморефлексії, тому, як суспільство уявляє себе і своє місце серед інших суспільств. Саме тому мережа меморіальних місць завжди відігравала важливу роль в житті більшості держав. Це стосується як економічно та політично потужних держав із тривалою і складною мистецькою, військовою, релігійною традицією, так і «маленьких» країн, для яких існування певних пам'ятників і меморіалів є єдиною можливістю якимось чином заявити про себе у світі.

Традиція місць пам'яті сягає глибокої давнини. Створення дерев'яних або кам'яних фігур пращурів у проторелігіях у формі тотемізму та культу предків – перші, нескладні прояви такої потреби «матеріалізації» спогадів про важливих для спільноти осіб та події. Хоча у багатьох первісних народів сама природа виступала творцем меморіальних місць – це священні ліси, гаї, луки у германців та слов'ян, обожнення і вміщення у центр міфології гір, річок – легендарними стали гори Олімп, Фудзі тощо.

Із розвитком цивілізації ускладнюються форми меморіалізації. З'являються скульптури, статуї, обеліски, тріумфальні арки, кенотафи – всі ці об'єкти широко представлені у мистецтві Давнього Сходу, Давньої Греції і особливо Давнього Риму.

У середні віки в Європі велику роль почало відігравати будівництво храмів на честь видатних подій.

Традиції меморіалізації відомі в Україні з часів Київської Русі. На честь знаменних подій князі зводили храми, засновували міста. В епоху Великого князівства Литовського та Речі Посполитої ця традиція продовжилася, доповнившись зведенням скульптур на надгробках шляхетних осіб та у громадських місцях за західноєвропейською традицією.

У часи Гетьманщини головно продовжилася традиція вшанування знаменних подій та діячів зведенням церков та капличок. В середовищі простого народу існувала своя система меморіалізації – вшанування місць, споруд, пов'язаних із видатними діячами козацької доби, битвами, угодами, місцями

страт тощо. Наприклад, сотні років після зникнення козацької держави на Правобережжі, Іллінська церква у Чигирині називалася «Богдановою».

Проте дійсно упорядковані та пропагандистські спрямовані пам'ятники, пантеони, триумфальні арки з'явилися в Україні у 18 столітті із посиленням влади Російської імперії. Європейські поняття про націю та патріотизм були взяті на озброєння російським імперіалізмом і втілювалися у сотні пам'ятників («во славу Отечества», «слави русского оружия»), «августейших особ» тощо. Найвідомішим подібним пам'ятником є пам'ятник під назвою «Монумент слави» у Полтаві, встановлений на честь перемоги Петра I у Полтавській битві.

А найпершим встановленим пам'ятником на українських землях вважається пам'ятник гетьману Станіславу Яблоновському у Львові 1752 року (безслідно зник у 1944 році).

Проте, не зважаючи на перебування України у складі імперій, у другій половині 19 століття зародилася нова меморіальна традиція, пов'язана із життям і творчим спадком Тараса Шевченка. Місце його поховання у Каневі стало місцем паломництва тисяч українців. Саме Тарасова могила, найімовірніше, започаткувала прообраз майбутнього меморіального туризму в Україні. За часів радянської окупації вшанування Кобзаря і поїздки українців на Тарасову гору були інтегровані у загальносоюзну систему казенного меморіального туризму.

Саме за радянських часів відвідування громадянами меморіальних місць, як і чисельність пам'ятників та меморіалів, досягла небачених раніше масштабів. Спершу це були відвідування місць і меморіалів, присвячених революціонерам і червоногвардійцям, пізніше – «трудовим подвигам» шахтарів та доярок; після завершення Другої Світової війни небачених масштабів набуло будівництво меморіалів «Великої Вітчизняної війни» та обов'язкового їх відвідування молоддю. Фактично, туризм місцями пам'яті повністю узурпувала держава.

Окрім того, саме ідеологічне наповнення таких місць було просякнуте більшовицькими, комуністичними установкам і не сприяло відродженню чи поглибленню української історичної пам'яті. Безперечно, встановлення пам'ятників Шевченку, Франку та іншим українським культурним діячам стало тим фактором, який не допустив остаточного розчинення українців у «радянському народі», проте впродовж 70 років в Україні відбувалися й інші процеси. Більшовицька влада зносила, знищувала всі без винятку пам'ятники, пов'язані з мілітарною історією часів УНР, часів Великого князівства Литовського та Речі Посполитої, увічнення ж військової звитяги козацької доби відбувалося лише у прив'язці до історії «братнього російського народу». Саме тому жодних пам'ятників Івану Мазепі чи Петру Сагайдачному не могло в УРСР бути в принципі. Те саме стосувалося воєнків ОУН та УПА, діячів української автокефальної та греко-католицької церкви [1].

Також варто зазначити, що радянська влада активно пропагувала російських культурних діячів. Зокрема, сотні пам'ятників Пушкіну було встановлено по всій Україні. Відвідування «пушкінських» місць було обов'язковим пунктом при вихованні молоді.

Після відновлення незалежності Україна отримала шанс творити свою меморіальну політику, стимулювати власне український меморіальний туризм. Проте існувало кілька значних перепон на цьому шляху.

По-перше, це саботаж або проста байдужість місцевої влади до демонтажу пам'ятників комуністичної епохи.

По-друге, без системи примусу, відвідування пам'ятних місць, створених радянською владою, скоротилося у рази, проте організація відвідування місць, присвячених боротьбі за українську державність та значимих для українського народу також часто проводилися, та й нині проводяться адміністративно-командними методами.

Це має своїм наслідком недостатню сформованість національного самоусвідомлення навіть після тридцяти років незалежності та відсутність чіткої системи національних орієнтирів, яка визначає життя практично кожного члена суспільства – як, наприклад, у США з його Монументом Лінкольна та Арлінгтонським військовим цвинтарем [5].

Проте, за часів Незалежності постали і Меморіали пам'яті Героїв Крут та пам'яті Героїв Базару, пам'ятники Мазепі та Петлюрі, історико-культурний заповідник у Батурині тощо.

Кіровоградщина загалом не відходила від загальноукраїнських трендів. За радянських часів основним місцем «паломництва» був Меморіальний комплекс на **Фортених валах**. Це – місце поховання радянських солдатів та кілька скульптурних груп разом із вічним вогнем. В культурній сфері на першому місці був **Хутір Надія** – державний заповідник-музей, заснований на території садиби Івана Карпенка-Карого.

На сьогоднішній день меморіальні місця в Кропивницькому та області представлені пам'ятниками та спорудами різного ідеологічного, естетичного, культурного спрямування.

Пам'ятник В. Винниченку перед ЦДПУ ім В. Винниченка. Є локацією, яка має як рекреаційний інтерес для гостей міста, так і місце проведення урочистостей, присвячених пам'ятним датам української державності.

Алея Героїв на Фортених валах. Це місце вшанування загиблих воїнів АТО-ООС; Алея почесних поховань на Рівнянському кладовищі. Центральні місця мілітарної пам'яті Кропивницького і області.

Меморіал жертвам Голодомору, відкритий у 2016 році, є місцем проведення пам'ятних заходів до річниці Голодомору.

Пам'ятники «воїнам-інтернаціоналістам» та Героям Чорнобиля – як і в пізній радянській час, є місцями щорічного офіційного вшанування відповідних дат.

Меморіальний комплекс «Хашуватська трагедія» - зведений 2013 року і присвячений пам'яті про євреїв, розстріляних нацистами 1942 року в с. Хашувате у Гайворонському районі. Є одним із найбільших у Європі подібних комплексів. Сьогодні це місце відвідування родичами розстріляних та представниками єврейської громади області та України. Певною мірою є елементом

«ностальгійного туризму» осіб єврейської національності, які приїжджають на землю предків [2].

Історико-культурний заповідник «Чорний ворон». Знаходиться у стані розбудови. Після побудови це буде перший подібний меморіальний комплекс в області, присвячений подіям Української революції 1917-1921 років. Окрім проведення пам'ятних і офіційних заходів, матиме суттєву атрактивність для мешканців області та України. Побудова поруч дитячого тематичного табору сприятиме також і створення значного рекреаційного потенціалу цього об'єкту.

Цікавим та водночас симптоматичним є також є явище створення меморіальних місць на Кіровоградщині, пов'язаних із глорифікацією Святої Єлисавети та військових діячів часів Російської імперії. Яскравими прикладами такої діяльності є створення **заповідника «Усипальниця Равських»** у селі Розумівка на початку 2000-х за сприяння російської влади, створення **«скверу Святої Єлисавети»** поблизу Обласного суду Кропивницького тощо.

Це свідчить про певну ідеологічну розбалансованість нашого краю у перші два десятиліття Незалежності, коли частина культурних діячів і політиків, відкинувши комуністичну ідеологію, заповзялася, проігнорувавши український бік кропивницької історії, відродити ностальгію за часами Російської Імперії. Проте, не маючи достатньої соціальної бази та після революції 2004, 2014 років та російської агресії неоімперські проекти зійшли нанівець.

Висновки. Зі швидким розвитком туристичної галузі почали з'являтися нові (спеціальні) види туризму, зокрема меморіального та ностальгійного туризму. Приблизно одна з десяти поїздок у світі обумовлена ностальгійними мотивами. Збільшенню нових видів туризму сприяє небажання споживачів туристичних продуктів відпочивати пасивно, а також зростаючий попит на активний відпочинок із багатьма атракціями й наявними гострими та незвичними відчуттями.

Меморіальний туризм часів СРСР та незалежної України – кардинально різний за мотивацією, реалізацією, та впливом на суспільство. Замість механічного виконання радянських ритуалів люди їдуть до місць пам'яті в пошуку катарсису та свого коріння.

Нині виділилося кілька напрямів меморіального туризму: ностальгійний туризм національних меншин, предки яких мешкали або постраждали від насилля, геноциду в Україні (євреї, німці, поляки); український мілітарний меморіальний туризм – відвідування місць поховань і битв усіх українських воєнних формацій та тих, що боролися за українську державу (пам'ятники воїнам УНР, УПА, героям російсько-української війни 2014-2022 років, козакам); безпосередньо «темний туризм» - місця страт, екологічних катастроф, воєнних поразок, катівні більшовиків та нацистів тощо; місця, важливі для української державності (Батурин, Чигирин); культурний, літературний туризм – місця проживання, діяльності видатних письменників, митців тощо.

Кіровоградська область має достатній потенціал для розвитку меморіального туризму, проте на сьогоднішній день гостро потребує фінансових впливань та ініціативи центральної та місцевої влади. До цього часу в області

існують залишки радянських меморіалів, які необхідно вивести із публічної сфери. Деструктивна діяльність частини громадських і політичних діячів, що сприяють просуванню меморіалізації місць, пов'язаних із російським православ'ям та «русским миром».

З початком нової фази російсько-української війни 24 лютого 2022 року перед громадами постало важке і важливе завдання створити меморіали, присвячені героям і жертвам цієї війни, що дуже суттєво вплине на весь напрям меморіального туризму загалом.

Список використаних джерел:

1. Барчук Мирослава. Що таке культура пам'яті // Український тиждень. - № 32 (716). 19 серпня 2021 р. Режим доступу: <https://tyzhden.ua/Columns/50/252742>
2. Зубик Андрій. Проблеми та перспективи розвитку діаспорного туризму в Україні. *Вісник Львівського університету*. 2013. Вип.42. С.128-135. Режим доступу: <http://publications.lnu.edu.ua/bulletins/index.php/geography/article/view/1818>
3. Казьмирчук М. Меморіальний і ностальгійний туризм у вітчизняних і зарубіжних дослідженнях. *Вісник Київського національного університету імені Тараса Шевченка. Історія*. 2016. Вип. 4. С. 20-31. Режим доступу: http://nbuv.gov.ua/UJRN/VKNU_Ist_2016_4_7
4. Расевич Василь. Війна і пам'ять – вектори історичної політики в Україні. Збруч. 02.03.2016. – Режим доступу: <https://zbruc.eu/node/48407>
5. Світовий досвід: як виглядають меморіали у різних країнах. Хмарочос. 19.11.2014. Режим доступу: <https://hmarochos.kiev.ua/2014/11/19/svitoviy-dosvid-yak-viglyadayut-memoriali-u-riznih-krayinah/>

Відомості про авторів:

1. **Антипюк Олена Володимирівна** - інженер II категорії навчальної лабораторії краєзнавчих атласів Волинського національного університету імені Лесі Українки
2. **Беркуця Аліна Романівна** - магістрантка кафедри економічної та соціальної географії і туризму геолого-географічного факультету Одеського національного університету імені І. І. Мечникова
3. **Божук Тетяна Іванівна** - професор, доктор географічних наук, завідувач кафедри географії України і туризму Тернопільського національного педагогічного університету імені В. Гнатюка
4. **Борисюк Оксана Анатоліївна** - доцент, кандидат географічних наук, доцент кафедри міжнародного туризму та країнознавства Національного авіаційного університету, м. Київ
5. **Боруцька Юлія Зіновіївна** - кандидат геологічних наук, доцент Львівського національного аграрного університету, викладач Екологічного коледжу ЛНАУ
6. **Власенко Іван Володимирович** - професор, доктор економічних наук, професор кафедри туризму та готельно-ресторанної справи Вінницького торговельно-економічного інституту Київського національного торговельно-економічного університету
7. **Врадій Олена Олегівна** - методист КЗ «Кіровоградський обласний центр туризму, краєзнавства та екскурсій учнівської молоді», м. Кропивницький
8. **Гелевера Ольга Федорівна** - доцент, кандидат географічних наук, доцент кафедри географії та геоекології Центральноукраїнського державного педагогічного університету імені Володимира Винниченка, м. Кропивницький
9. **Горбунов Олександр Володимирович** - кандидат економічних наук, президент Федерації спортивного туризму України
10. **Грицюта Валентина Миколаївна** - методист вищої категорії Комунального закладу «Харківська обласна станція юних туристів» Харківської обласної ради
11. **Гуштан Катерина Валеріївна** - кандидат біологічних наук, м.н.с. Державного природознавчого музею НАН України; викладач Екологічного коледжу Львівського національного аграрного університету
12. **Дудник Іван Миколайович** - професор, доктор географічних наук, завідувач кафедри міжнародного туризму та країнознавства Національного авіаційного університету, м. Київ
13. **Євтушенко Олена Іванівна** - директор Комунальної установи «Центр професійного розвитку педагогічних працівників» Білопільської міської ради Сумської області
14. **Єрко Ірина Володимирівна** - доцент, кандидат географічних наук, доцент кафедри туризму та готельного господарства Волинського національного університету імені Лесі Українки
15. **Залевський Анатолій Васильович** - доцент, кандидат технічних наук, доцент кафедри туризму та авіаційних перевезень Льотної академії Національного авіаційного університету, м. Кропивницький
16. **Качаровський Роман Євгенович** - магістр географії, інженер II категорії навчальної лабораторії краєзнавчих атласів Волинського національного університету імені Лесі Українки

17. **Коваленко Марко** - студент 4 курсу спеціальності «Туризм» ДВНЗ «Київський національний економічний університет імені Вадима Гетьмана»
18. **Козинська Ірина Петрівна** - кандидат географічних наук, доцент кафедри географії та методики її навчання Уманського державного педагогічного університету імені Павла Тичини
19. **Коломієць Катерина Василівна** - кандидат географічних наук, доцент кафедри економічної та соціальної географії і туризму Одеського національного університету імені І. І. Мечникова
20. **Колотуха Ігор Олександрович** - кандидат географічних наук, доцент кафедри регіоналістики та туризму Київського національного економічного університету ім. Вадима Гетьмана
21. **Колотуха Олександр Васильович** - доцент, доктор географічних наук, завідувач кафедри туризму та авіаційних перевезень Льотної академії Національного авіаційного університету, м. Кропивницький
22. **Копилець Євгеній Вікторович** - кандидат педагогічних наук, заступник директора з навчально-виховної роботи Полтавського обласного центру національно-патріотичного виховання, туризму і краєзнавства учнівської молоді Полтавської обласної ради
23. **Косило Михайло Юрійович** - доктор філософії, директор Івано-Франківського обласного державного центру туризму і краєзнавства, учнівської молоді
24. **Лабарткава Валентина Костянтинівна** - викладач кафедри туризму Львівського державного університету фізичної культури ім. Івана Боберського
25. **Лабарткава Костянтин Володимирович** - викладач кафедри спортивного туризму Львівського державного університету фізичної культури імені Івана Боберського
26. **Лисюк Тетяна Василівна** - доцент, кандидат педагогічних наук, доцент кафедри туризму та готельного господарства Волинського національного університету імені Лесі Українки
27. **Любіцева Ольга Олександрівна** - професор, доктор географічних наук, академік НАН ВО України, завідувачка кафедри країнознавства та туризму Київського національного університету імені Тараса Шевченка
28. **Матюшков Олег Сергійович** - методист Українського державного центру національно-патріотичного виховання, краєзнавства і туризму учнівської молоді, м. Київ
29. **Мельник Андрій Васильович** - доцент, кандидат географічних наук, доцент Інституту природничих наук і туризму Івано-Франківського національного технічного університету нафти і газу
30. **Мельник Надія Вікторівна** - доцент, кандидат географічних наук, доцент кафедри туризму ДВНЗ „Ужгородський національний університет”
31. **Мельник Олег Володимирович** - кандидат географічних наук, лаборант кафедри фізичної географії Волинського національного університету імені Лесі Українки
32. **Миргородська Олена Леонідівна** - доцент, кандидат педагогічних наук, доцент кафедри туризму та авіаційних перевезень Льотної академії Національного авіаційного університету м. Кропивницький
33. **Москвічова Олена Сергіївна** - доцент, кандидат економічних наук, доцент кафедри готельно-ресторанної справи та туризму Національного університету

- біоресурсів і природокористування України, ННІ неперервної освіти і туризму, м. Київ
34. **Наровлянська Марина Данилівна** - керівник гуртків Українського державного центру національно-патріотичного виховання, краєзнавства і туризму учнівської молоді, м. Київ
 35. **Наровлянський Олександр Данилович** - кандидат педагогічних наук, Заслужений вчитель України, заступник директора Українського державного центру національно-патріотичного виховання, краєзнавства і туризму учнівської молоді, м. Київ
 36. **Новосад Оксана Володимирівна** - кандидат економічних наук, старший викладач кафедри економічної та соціальної географії Волинського національного університету імені Лесі Українки
 37. **Ободовський Петро Андрійович** - завідувач відділу туризму та спортивного орієнтування Комунального закладу «Харківська обласна станція юних туристів» Харківської обласної ради
 38. **Петричук Ольга Ігорівна** - вчитель географії закладу загальної середньої освіти І-ІІІ ступенів №2 ім. воїна-інтернаціоналіста С.В.Гаврилюка, смт Крижопіль Вінницької області
 39. **Плачинда Тетяна Степанівна** - професор, доктор педагогічних наук, завідувач кафедри професійної педагогіки та соціально-гуманітарних наук Львівської академії Національного авіаційного університету, м. Кропивницький
 40. **Поляков Олександр Олександрович** - методист Комунального закладу «Харківська обласна станція юних туристів» Харківської обласної ради
 41. **Працьовитий Микола Миколайович** - науковий співробітник КЗ «Гайворонський краєзнавчий музей», м. Гайворон, Голованівський район, Кіровоградська область
 42. **Пропадуций Андрій Миколайович** - методист комунального закладу «Кіровоградський обласний центр туризму, краєзнавства та екскурсій учнівської молоді»
 43. **Редіна Валентина Андріївна** - доцент, кандидат педагогічних наук, директор Комунального закладу «Харківська обласна станція юних туристів» Харківської обласної ради
 44. **Редіна Ольга Володимирівна** - методист вищої категорії Комунального закладу «Харківська обласна станція юних туристів» Харківської обласної ради
 45. **Рибак Стефанія Богданівна** - викладач-методист, завідувач відділення екології та туризму ВСП ЛФК ЛНУП, м. Львів
 46. **Романенко Олександр Володимирович** - доцент, кандидат педагогічних наук, докторант Національного педагогічного університету імені М.П. Драгоманова, м. Київ
 47. **Романько Ірина Іванівна** - доцент, кандидат історичних наук, доцент кафедри професійної педагогіки та соціально-гуманітарних наук Львівської академії Національного авіаційного університету, м. Кропивницький
 48. **Савченко Наталія Володимирівна** - заступник директора з методичної роботи Українського державного центру національно-патріотичного виховання, краєзнавства і туризму учнівської молоді, м. Київ
 49. **Ситник Олексій Іванович** - доцент, кандидат географічних наук, доцент кафедри географії та методики її навчання Уманського державного педагогічного університету імені Павла Тичини

50. **Сич Віталій Андрійович** - доктор географічних наук, професор кафедри економічної та соціальної географії і туризму Одеського національного університету імені І. І. Мечникова
51. **Сідоху Юлія Дмитрівна** - асистент кафедри іноземних мов для гуманітарних факультетів Львівського національного університету ім. Івана Франка
52. **Сікорда Юлія Володимирівна** - доцент, кандидат технічних наук, доцент кафедри туризму та авіаційних перевезень Льотної академії Національного авіаційного університету, м. Кропивницький
53. **Скриль Ірина Анатоліївна** - кандидат географічних наук, завідувачка відділу краєзнавства Комунального закладу «Харківська обласна станція юних туристів» Харківської обласної ради
54. **Слюсаренко Вікторія Анатоліївна** - завідувачка відділу природи Кіровоградського обласного краєзнавчого музею, м. Кропивницький
55. **Смирнов Ігор Георгійович** - професор, доктор географічних наук, академік НАН ВО України, професор кафедри країнознавства та туризму Київського національного університету імені Тараса Шевченка
56. **Соколов Володимир Анатолійович** - доцент, кандидат технічних наук, почесний президент Федерації спортивного туризму України, заслужений працівник ФКіС України, м. Київ
57. **Соколовський Віктор Анатолійович** - старший викладач кафедри туризму та авіаційних перевезень Льотної академії Національного авіаційного університету, м. Кропивницький
58. **Терещук Оксана Степанівна** - доцент, кандидат географічних наук, доцент кафедри туризму та готельного господарства Волинського національного університету імені Лесі Українки
59. **Топольний Федір Пилипович** - професор, доктор біологічних наук, професор кафедри загального землеробства Центральноукраїнського національного технічного університету, м. Кропивницький
60. **Тютіна Тетяна Сергіївна** - студентка 4-ого курсу спеціальності 242 «Туризм» Криворізького державного педагогічного університету
61. **Фокін Сергій Павлович** - доцент, кандидат педагогічних наук, доцент кафедри міжнародного туризму та країнознавства факультету міжнародних відносин Національного авіаційного університету, м. Київ
62. **Хлевнюк Ольга Яківна** - директор КЗ «Гайворонський краєзнавчий музей», м. Гайворон, Голованівський район, Кіровоградська область
63. **Худавердієва Вікторія Анатоліївна** - доцент, кандидат економічних наук, доцент кафедри туризму Державного біотехнологічного університету, м. Харків
64. **Худоба Володимир Володимирович** - доцент, кандидат географічних наук, доцент кафедри туризму Львівського державного університету фізичної культури імені Івана Боберського
65. **Чорногор Наталія Олексіївна** - кандидат педагогічних наук, старший викладач кафедри туризму та авіаційних перевезень Льотної академії Національного авіаційного університету, м. Кропивницький
66. **Шиян Дарья Валеріївна** - доцент, кандидат географічних наук, доцент кафедри туризму та економіки Криворізького державного педагогічного університету

67. **Шмельова Тетяна Федорівна** - професор, доктор технічних наук, професор кафедри аеронавігаційних систем Інституту аеронавігації Національного авіаційного університету, м. Київ
68. **Щоголєва Інна Валентинівна** - доцент, кандидат педагогічних наук, доцент кафедри туризму та авіаційних перевезень Льотної академії Національного авіаційного університету, м. Кропивницький
69. **Яворська Вікторія Володимирівна** - професор, доктор географічних наук, декан геолого-географічного факультету, професор кафедри економічної та соціальної географії і туризму Одеського національного університету імені І.І. Мечникова

Теоретичні і прикладні напрямки розвитку туризму та рекреації в регіонах України

Збірник наукових праць

Зважаючи на свободу наукової творчості, редколегія бере до друку статті тих авторів, думки яких не в усьому поділяє.

Відповідальність за грамотність, автентичність цитат, правильність фактів та посилань, достовірність матеріалів несуть автори публікацій.

Передрук та відтворення опублікованих статей будь-яким способом дозволяється лише при посиланні на матеріали конференції «Теоретичні і прикладні напрямки розвитку туризму та рекреації в регіонах України».

Адреса оргкомітету: 25005, Україна, м. Кропивницький,
вул. Добровольського, 1, Льотна академія Національного авіаційного
університету, кафедра туризму та авіаційних перевезень
E-mail: okolotuh@ukr.net

Відповідальний за випуск: *О.В. Колотуха*



Видавець «ФОП Середняк Т.К.», 49000, Дніпро, 18, а/с 1212
Свідоцтво про внесення суб'єкта видавничої справи до Державного реєстру
видавців, виготівників і розповсюджувачів видавничої продукції ДК № 4379 від 02.08.2012.
Ідентифікатор видавця в системі ISBN 7822
49000, Дніпро, 18, а/с 1212
тел. (096)-308-00-38, (056)-798-04-00
E-mail: 7980400@gmail.com

Підп. до друку 30.05.2022 р. Папір офсет.
Цифровий друк. Умовн. друк. арк. 23. Наклад 300 прим.