

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ  
НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ ФІЗИЧНОГО ВИХОВАННЯ І СПОРТУ  
УКРАЇНИ  
КАФЕДРА ТУРИЗМУ

**КВАЛІФІКАЦІЙНА РОБОТА**

на здобуття освітнього ступеня бакалавра за спеціальністю 242 Туризм,  
освітньою програмою «Туристично-екскурсійне обслуговування»

на тему: **«АВТОМОТОТУРИЗМ В УКРАЇНІ: ІСТОРІЯ ТА  
ПЕРСПЕКТИВИ ВІДРОДЖЕННЯ»**

здобувача вищої освіти першого  
(бакалаврського) рівня Комар Вікторії  
Валеріївни

Науковий керівник: Антонишин А.П.  
кандидат історичних наук, доцент,  
доцент кафедри туризму Національного  
університету фізичного виховання і  
спорту України

Рецензент: Захарін С. В.,  
доктор економічних наук, професор

Рекомендовано до захисту на засіданні  
кафедри (протокол № 11 від 05.05.2023 р.)

Завідувач кафедри: Бабушко С.Р. доктор  
педагогічних наук, професор

  
\_\_\_\_\_  
(підпис)

**Київ – 2023**

## **АНОТАЦІЯ.**

### **Комар В.В. Автомототуризм в Україні: Історія та перспективи розвитку – Рукопис.**

Випускна кваліфікаційна робота за спеціальністю 242 Туризм, спеціалізації «Туристично-екскурсійне обслуговування». – Національний університет фізичного виховання і спорту України, Київ. 2023.

Випускну кваліфікаційну роботу присвячено висвітленню історії зародження та перспектив розвитку автомототуризму в Україні. Визначено сутність поняття «автомотуризм», з'ясовано його особливості і методи підготовки до таких подорожей. Проаналізовано етапи становлення вітчизняного автомототуризму, його наявні ресурси та потенціал розвитку. Окреслено проблеми та перспективи розвитку автомототуризму в Україні.

**Ключові слова:** автомотуризм, транспорт, шлях, туристичний продукт, маршрути, підготовка, розвиток, подорож, організація.

## **ANNOTATION**

### **Komar V.V. Automotive tourism in Ukraine: History and development prospects - Manuscript.**

Graduation qualification work on specialty 242 Tourism, specialization "Tourist and Excursion Service". - National University of Physical Education and Sports of Ukraine, Kyiv. 2023.

The final qualification work is dedicated to highlighting the history of the origin and development prospects of motor tourism in Ukraine. The essence of the concept of "autotourism" is determined, its features and methods of preparation for such trips are clarified. The stages of formation of domestic auto tourism, its available resources and development potential are analyzed. The problems and prospects of the development of motor tourism in Ukraine are outlined.

**Keywords:** motoring, transport, route, routes, preparation, development, travel, organization.

## ЗМІСТ

<b>ВСТУП.....</b>	<b>5</b>
<b>РОЗДІЛ І. АВТОМОТОТУРИЗМ: ЗАГАЛЬНА</b>	
<b>ХАРАКТЕРИСТИКА ПОДОРОЖЕЙ УКРАЇНОЮ.....</b>	<b>7</b>
1.1. Автомотопоїздки Україною: поняття, історичні аспекти становлення подібного виду подорожей .....	7
1.1.1. Організаційні особливості автобусних подорожей.....	11
1.2. Особистий автотранспорт для організації автомотоподорожей в межах України.....	18
1.2.1. Прокат автотранспорту в Україні: особливості сервісу .....	20
1.3. Самостійна організація автомотомаршрутів в Україні: процедура підготовки до подорожі .....	21
<b>РОЗДІЛ 2. ОСНОВНІ ПОКАЗНИКИ ВІТЧИЗНЯНОГО АВТОМОТОТУРИЗМУ.....</b>	<b>28</b>
2.1. Фактори впливу, критерії складності під час здійснення подорожей, необхідне спорядження.....	28
2.2. Підготовка до автомототуру: комплектування групи .....	33
2.3. Процедура попередньої підготовки до подорожі: розробка маршруту, графіка руху.....	35
2.4. Процес проходження маршрутів автомототуру .....	38
2.5. Техніка безпеки під час подорожі авто чи мотоциклом .....	39
<b>РОЗДІЛ 3. ВІТЧИЗНЯНИЙ АВТОТУРИЗМ: РОЗВИТОК ГАЛУЗІ</b>	<b>42</b>
3.1. Становлення автомотоподорожей в Україні у часовому розрізі.	42
3.2. Комплексний аналіз наявних в Україні ресурсів для відновлення сфери автомототуризму .....	45
3.3. Поштовх до розвитку національної системи туристко-екскурсійних маршрутів всередині України.....	48

3.4. Сучасні умови для розвитку автотуризму в Україні: наявні проблеми галузі .....	51
<b>ВИСНОВКИ.....</b>	<b>56</b>
<b>СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ .....</b>	<b>59</b>

## ВСТУП

Автомобілями та мотоциклами користуються безліч людей, однак не кожного водія чи мотоцикліста можна вважати туристом, оскільки транспортними засобами користуються лише для робочих потреб. Туристами вважаються особи, що прагнуть пізнати власну країну, дізнатися щодо національної історії, культури, архітектурних надбань, природних пам'яток. Вони залюбки обмінюються враженням з товаришами від кожної мандрівки популярними та маловідомими маршрутами.

В Україні стабільність розвитку та покращення добробуту населення до повномасштабної війни сприяло розвитку такої туристичної галузі, як автотуризм.

**Актуальність дослідження.** Індустрія туризму (зокрема автотуризму) активно розвивається в умовах жорсткої конкуренції не тільки на внутрішньому, а й на зовнішньому ринку. Тому Україна мусить в повній мірі використовувати власний потенціал, просуваючи дану туристичну сферу, виконуючи міри щодо її популяризації.

**Мета роботи** – дослідження історії становлення автотуризму, проаналізувати тенденції розвитку автомобільного та мотоциклетного туризму на території України, перспективи відродження галузі.

**Об'єкт дослідження** – автотуризм в Україні.

**Предмет дослідження** – історія та перспективи розвитку автотуризму в Україні.

**Завдання роботи:**

- враховуючи результати аналізу теоретичних напрацювань з обраної теми надати характеристику видам автомобільного туризму;
- представити автотуроподорожі в Україні як туристичну галузь;
- провести дослідження історичних аспектів розвитку вітчизняного автотуризму;

- охарактеризувати національну систему автомобільних та мотоциклетних туристичних маршрутів в межах України;
- комплексна характеристика ресурсного потенціалу України, що є базою для потенційного розвитку автотуризму;
- представити проблеми, які заважають розвитку вітчизняного автотуризму.

Під час виконання дослідження використано наступні теоретичні методи: аналіз для вивчення публікацій, методичек та наукових напрацювань, підручників; систематизація обробленого матеріалу, класифікація (дозволила зробити класифікаційні групування у відповідності з певними ознаками).

Аналізуючи літературні джерела, можна зробити висновок, що проблемі розвитку в Україні автотуризму приділяється недостатня увага. Тема вітчизняного автотуризму лише в деяких аспектах розглянута у роботах таких дослідників, як А.Д. Чудницький, В.І. Никифоров, М.Б. Біржаков, В.К. Шеманаєва.

Проблема розвитку автотуризму та організації подорожей на транспорті, перевезень мало висвітлена й у навчальних посібниках, підручниках. В мережі Інтернет інформація з подібних питань не містить в достатній кількості теоретичних наробок щодо проблем автотуризму в Україні, не містять аналітичних даних розвитку цього туристичного напрямку.

Навчальний посібник «Організація транспортних подорожей та перевезень» О.О. Фастовець, що виданий в Україні, присвячено дослідженню українського автотуризму. Водночас питання розвитку вітчизняного автотуризму майже не розглядається в мережі Інтернет (інформація є, але вона подана вибірково, не має аналітичних відомостей щодо розвитку автотуризму в Україні, його відродження).

Отримані в ході роботи результати щодо визначення наявних проблем сфери здійснення автотоподорожей по території України можна взяти за основу для підвищення перспектив відродження даної туристичної сфери.

## **РОЗДІЛ І. АВТОМОТОТУРИЗМ: ЗАГАЛЬНА ХАРАКТЕРИСТИКА ПОДороЖЕЙ УКРАЇНОЮ**

### **1.1. Автомотопоїздки Україною: поняття, історичні аспекти становлення подібного виду подорожей**

Туристична сфера, зокрема автомобільний та мототуризм, розвивається швидкими темпами в умовах жорсткої конкуренції. Це відбувається не тільки на зовнішньому туристичному ринках, а й на внутрішньому. Подібна тенденція дозволяє стверджувати, що в Україні, не дивлячись на збільшення попиту до внутрішніх автомототурів, потужний потенціал країни використовується не повною мірою.

Автомототуризм представляє собою систему підприємств, спеціалізація яких – забезпечення туристів, що подорожують, транспортними засобами [14].

Автомототуризм гарантує туристам відпочинок через подорож на автомобілі, мопеді чи мотоциклі, мета якої – відпочинок, культурне збагачення [5; с. 5].

Поїздки країною автівкою, мопедом чи мотоциклом допомагає виховувати духовний потенціал подорожуючих через відвідування туристично-екскурсійних заходів. Обираючи автомототур, можна дізнатися про цікаві історичні факти, національні традиції українців, що проживають в різних місцинах (різних регіонах України), ознайомитися зі старовинними пам'ятками, красою рідної природи.

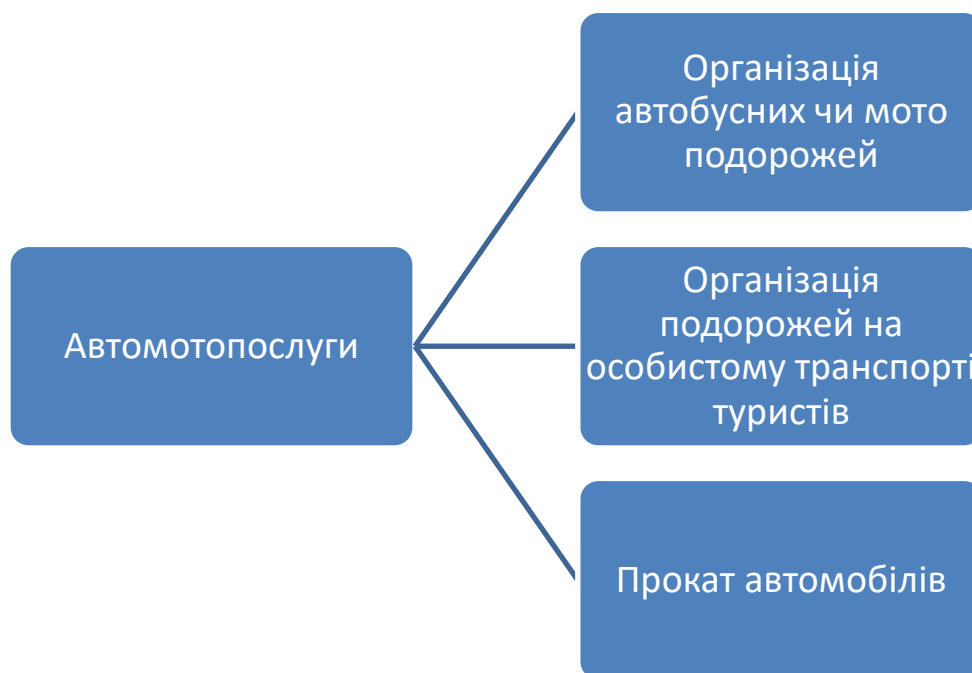


Рис. 1. Напрями автомобілопослуг як частини туристичного сервісу  
*Розроблено автором на основі [20].*

Регулювання організації перевезень туристів в рамках країн СНД відбувається постановою Міжпарламентської асамблеї держав-учасниць СНД «Про основні принципи співробітництва держав-учасниць СНД у галузі туризму» від 29 жовтня 1994 року, іншими актами. Водночас за організацію перевезення мандрівників по території України на автотранспорті відповідає Закон України «Про автомобільний транспорт» [16]. Правила надання послуг пасажирського автомобільного транспорту зі змінами від 16.09.2007 року.

В Україні в недавньому минулому туроператори могли похизуватися великим практичним досвідом щодо надання послуг в організації автомобілотуристичних мандрівок. В особливості розвиток зазнав туризм безпосередньо на приватному транспорті (автомобілі). Для авто та мототуристів розробляли цікаві маршрути, що характеризуються різними категоріями складності. Кожен з розроблених маршрутних шляхів доповнювалися картами-схемами.

Україну можна сміливо назвати однією з найбільших держав Європи на Європейському континенті. Країна володіє справжніми скарбами, що



представляють собою багатий вибір природно-рекреаційних ресурсів, численних пам'яток, які здатні наочно відобразити українську культуру та багатовікову історію. Найбільш популярними серед туристів-іноземців та місцевого населення лишаються історико-культурні пам'ятки:

- часів Київської Русі (IX – XII ст.);
- періоду національно-визвольної боротьби українського народу у XVII ст.;
- меморіальні комплекси;
- святині;
- музеї, де зберігаються цінні колекції мистецьких творів;
- пам'ятки архітектури (культові, оборонного характеру та громадянські), що виконання в різних стилях;
- місця, пов'язані з життям та творчістю видатних історичних українських діячів, відомих науковців, працівників культури та ін.

Під час туристичних подорожей на автівці чи мотоциклі мандрівнику гарантована свобода, швидкість пересування, розширенні можливості отримати шанс активного знайомства з рідним краєм, незабутня змістовна подорож, що насичена враженнями.

Автомототуристи насолоджувалися незвичним відпочинком на природі – обладнання наметів (кемпінговий відпочинок). Нерідко подібні туристичні подорожі с відпочинком на природі супроводжувалися тим, що місцеві мешканці підвозили для мандрівників власну сільгосппродукцію. Не дивлячись на деякі труднощі, автотуризм в Україні активно розвивався [1].

Варто відмітити, що зародження автомобільного виду туризму можна зв'язати з появою першого автомобіля, який в народі доволі часто називали «візок для туризму». Значне поширення автомобільного та мотоциклетного туризму у світі перепало на історичний проміжок – після закінчення Другої світової війни. Ті часи можна охарактеризувати справжнім автомобільним

бумом, тому в цей час бере свій початок й практика здійснення туристичних поїздок з використанням зручних для подорожей транспортних засобів.

Автомобільні компанії та виробники мотоциклів, мопедів одні за одними почали представляти сучасні моделі автівок та інших транспортних засобів. З того часу модельний ряд систематично поповнюється новими представниками транспорту.

В Україні початковий етап розвитку автотуристичної галузі – будівництво протяжних якісних добротних автомагістралей по країні. Покращення автострад сприяло розвитку попиту на вітчизняні подорожі на транспортних засобах, оскільки пересування на автівках та мотоциклах стало більш зручним та комфортабельним.



Рис. 2. Розділ туристичних подорожей на категорії (опираючись на критерій «Характер організації та проведення»)

Автомобільні та мотоциклетні подорожі плановими маршрутами гарантують максимальну кількість зручностей та корисних для мандрівки послуг. Подібні поїздки здатні розвивати у відпочивальників інтерес до культурних надбань України, вітчизняних історичних цінностей, сприяти турботливому ставленню до природи Батьківщини.

Планові автомотоподорожі України можуть організовуватися завдяки оренді транспортних засобів (автобусів, мікроавтобусів, автівок, мотоциклів), поїздам на особистому транспорті. Найбільш поширеним в межах України є автобусні маршрути.

### **1.1.1. Організаційні особливості автобусних подорожей**

Автобусний туризм являється достатньо молодим видом туристичної сфери. Його початок – 70-ті роки ХХ століття. До цього історичного проміжку автобусами користувалися в переважній більшості для трансферів, місцевих поїздок та екскурсій.

Країни Європи у 1986 році через загострення конкурентної боротьби між залізничними та автобусними компаніями створили об'єднання автобусних перевізників, що включило 33 європейських партнерів – «Eurolines» (Рада «Євроліній»). Автоперевізники виступають з того часу під однією торговою маркою, виробивши загальну систему автобусного сполучення. Подібні перевезення характеризуються існуванням загальних норм сервісного обслуговування клієнтів (стандарти якісного обслуговування), єдиними правилами купівлі квитків, системою знижок.

На сьогоднішній день «Eurolines» можна заслужено вважати однією з провідних компаній на ринку транспортних перевезень. Вона створила розгалужену транспортну мережу, що включає обслуговування понад 250 маршрутів по всіх країнах Європейського континенту. Наразі вона включає 35 європейських автобусних компаній. «Eurolines» з 1992 року розширила свої маршрути, починаючи працювати на автошляхах Східної Європи [19; с. 23].

Новий поштовх у розвитку автобусних перевезень надало підписання Шенгенської угоди, що дозволило прийти до спрощення багатьох формальностей під час переїздів з країни в країну. У 90-х роках щорічний середній показник зростання автомобільного туризму – 1,5 %.



Рис 3. Види автобусного туризму, що представлена на Європейській конференції міністрів транспорту (1984 рік).

Окрема група автобусного туризму – внутрішній туризм та поїздки впродовж дня, що мають на меті різні цілі (одноденні екскурсії, човникове обслуговування аеропортів) [11; с. 78].

Автобусний туризм набрав обертів у мандрівників завдяки своїй економічності, доступності послуг з перевезень широким верствам населення. Навіть зараз можна спостерігати тенденцію до зростання обсягів автобусних турів. В пріоритеті для українських перевізників поїздки на weekend (2 – 3 дні). Причому якщо спочатку українські туристи бажали вирватися, щоб подивитися красу країн Європи, в останній час відбувається підвищений інтерес до пізнання власної країни (екскурсійні дослідження регіонами України).

Другий за популярністю маршрут по тривалості – туристичні поїздки автобусом на 1 – 2 тижні для здійснення екскурсійно-пізнавальної діяльності.

Варто зазначити, що у порівнянні з класичним туристичним напрямом, якому притаманна сезонність, організація автобусних турів не вимагає врахування пори року. Фактично автобусні тури Україною та поза її межами

здійснюється протягом року. Однак для січня-лютого спостерігається незначний спад на попит серед мандрівників. Впродовж цих 2-х місяців на одному маршруті по країні задіювався лише один автобус.

Фахівці туристичної галузі впевнені, що за всієї важливості ціноутворення конкуренція на ринку автобусних турів спостерігається у галузі надання подорожуючим можливість вибору більшої кількості різноманітних маршрутів, а також покращення якості обслуговування.

Окрім популярних автобусних подорожей популярними містами та регіонами України, незвіданими маршрутами по країні, українці обирають змішаного типу тури, які передбачають відвідання не тільки українських містечок, а й міст та сіл країн ЄС. Причому подібні маршрути вдається спланувати та забезпечити їх виконання на регулярні основі завдяки регламентації подорожей двосторонніми урядовими угодами. Транзит через треті країни вимагає дозволу Комітету з транспорту при ЄЕК (Європейській економічній комісії).

Спрощенню договорів на перевезення мандрівників міжнародного значення сприяло у рамках Женевської конвенції від 1 березня 1973 року прийняття Конвенції про договір міжнародного автомобільного перевезення пасажирів та багажу. В подальшому спрощення міжнародних перевезень відбулося й завдяки Гаазькій декларації з туризму (1989 рік), Шенгенської угоди для членів ЄС.

У межах України та країнах ЄС організацію автобусних турів регулює постанова Міжпарламентської асамблеї держав-учасниць СНД «Про основні засади співробітництва держав-учасниць СНД у галузі туризму» від 29 жовтня 1994 року, інші акти.

26 травня 1982 року в Дубліні була прийнята Європейська угода про нерегулярні міжнародні перевезення пасажирів автобусами (АСОР), яка покликана визначати правила організації нерегулярних міжнародних пасажирських перевезень у країнах Східної та Західної Європи. Для автобусних турів з України в Європу використовуються аркуші поїздок

(певного зразку контрольний документ), що має перебувати на борту автобуса у водія [21; с. 43].

Пасажирські перевізники є суб'єктами туристичної діяльності, що надають транспортні послуги. В Україні автобусні перевізники мають заздалегідь розробити та погодити схеми маршруту, розклад руху туристичних маршрутів. Для отримання узгодження на автобусний тур в Україні та за кордон (в країни ЄС) до Державтоінспекції слід подати наступну документацію:

Заява на проведення туру

Копія посвідчення водія

Довідка з місця роботи з відомостями про стаж роботи на посаді "водій автобусу"

Копія медичної довідки водія

Акт технічного огляду автобусу

Копія ліцензії підприємства на пасажирські перевезення, ліцензійної картки транспортного засобу

Схема маршруту руху (зазначення ділянок доріг, відвідуваних населених пунктів, місць зупинок, аварійно-небезпечних ділянок, погоджених із виконкомами місцевих рад

Розклад руху

У відповідності до Закону України «Про автомобільний транспорт» (стаття 35) туристичними перевезеннями вважають нерегулярні перевезення пасажирів, які рухаються по заздалегідь визначеним та узгодженим маршрутом. Мета подібних поїздок – туристична подорож [12; 13].

Вищезазначений Закон України у відповідності до статті 38 визначає перелік необхідних для здійснення перевезення пасажирів автобусами на замовлення, туристичних перевезень документів:



В статті 49 значиться, що пасажирський перевізник, який здійснює перевезення туристів, має заздалегідь узгоджувати маршрут, режим руху та умови перевезення.

Правила надання послуг пасажирського автомобільного транспорту (розділ V) [17] наголошують на необхідності пасажирському перевізнику пройти попередню підготовку до організації туристичних перевезень, що полягає в:

- визначенні маршруту перевезення туристів, який здебільшого використовується в подальшому на регулярній основі;
- визначенні місця зупинки автобусу (узгоджується з виконками місцевих рад у відповідності до статті 30 Закону України «Про місцеве самоврядування в Україні»);
- складення схеми маршруту (передбачає нанесення на схему ділянок доріг, населених пунктів, аварійно-небезпечних ділянок, місць концентрації дорожньо-транспортних пригод);

- формування розкладу руху.

Пункт 17 Правил свідчить, що у зобов'язання пасажирського перевізника входить ознайомлення водія з паспортом маршруту та забезпечення його схемою маршруту, розкладом руху, що погоджуються з представниками Державтоінспекцією.

Для здійснення регулювання перевезення організованих груп дітей використовуються вимоги, що містяться у розділі III Правил, вимоги спільного наказу Міністерства транспорту України, Міністерства внутрішніх справ України, Міністерства освіти і науки України, Міністерства України у справах сім'ї, дітей та молоді № 672/831/623/120 від 27.07.2004 року.

Для туристичного перевезення дітей транспортний перевізник має в обов'язковому випадку використовувати автобуси середньої та великої місткості, що попередньо проходять передрейсовий технічний огляд. Подібні поїздки здійснюються виключно в світлий час доби за сприятливих погодних умов.

Туристичні автобусні тури, що перевозять групу дітей, вимагають виділення пасажирським перевізником досвідчених (понад 3 роки на посаді водія автобусу) обережних водіїв, що мають посвідчення водія відповідної категорії, пройшли періодичний медичний огляд (мають встановленого зразка медичну довідку).

Пасажирський перевізник змушений заздалегідь повідомити (не пізніше ніж за 3 дні) підрозділ Державтоінспекції МВС України про початок перевезення організованої групи дітей. Водночас він мусить подати для погодження схему маршруту, розклад руху автобусів.

Важливий аспект автобусних турів для організованих туристичних груп – гарантія високого рівня безпеки, якості транспортного обслуговування, надійності. У відповідності до вимог Порядку взаємодії з питань забезпечення перевезення дітей до таборів відпочинку (на оздоровлення) чи інших оздоровчих закладів, проведення екскурсійних поїздок, туристичних подорожей, що зареєстрований в Міністерстві юстиції України 30 вересня



2004 року № 1064/9663. Необхідна умова – отримання дозволу на перевезення організованих дитячих груп за формою та у порядку, що зазначений Міністерством освіти і науки України, Міністерством транспорту України [18; с. 233].

Надзвичайно важлива умова здійснення автобусного перевезення дітей – належний стан транспортного засобу. У більшості країн забороняється використання для туристичних маршрутів автобусів, термін експлуатації яких перевищує 8 років.



Для організації автобусних подорожей Україною використовують власні автобуси (належать туристичним фірмам) або ті, що належать автотранспортним підприємствам (АТП).

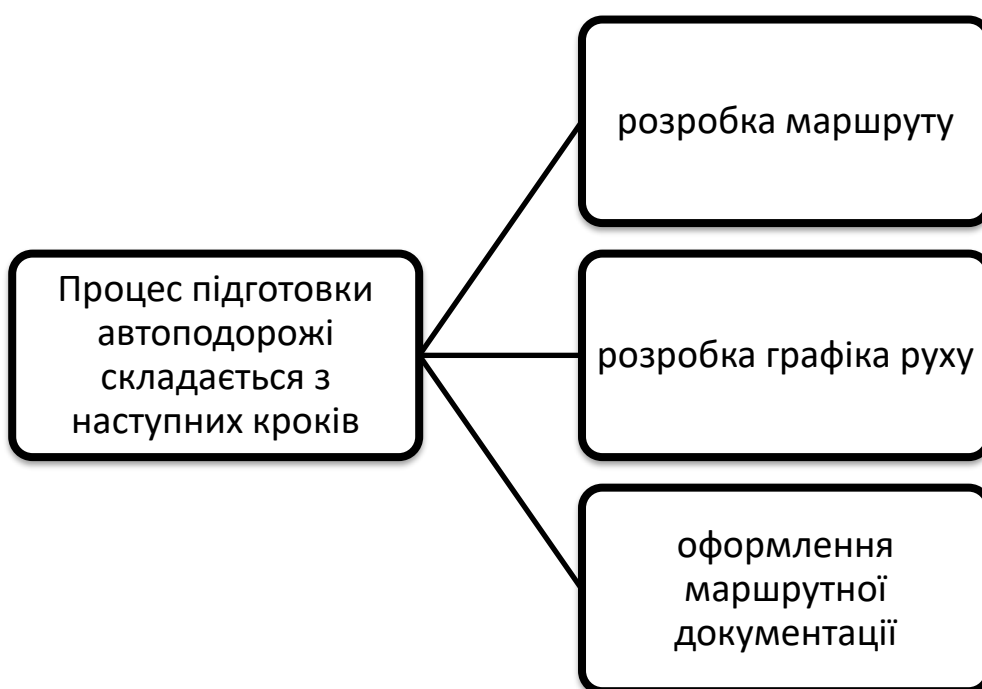
Зазвичай вітчизняні фірми працюють з транспортними засобами (автобусами), що взяті в прокат. В результаті туристичні фірми укладають з АТП спеціальний договір на оренду автобуса для здійснення туристичних перевезень.

## 1.2. Особистий автотранспорт для організації автомобілоподорожей в межах України

Формування пакетного туру з використанням власного автотранспорту чи мотоциклу передбачає майже весь набір туристичних послуг оператора, окрім транспортних. Хоча за обраним маршрутом на своїх транспортних засобах туристи можуть отримати кваліфіковану спеціальну допомогу в організації пересування. Подібні рекомендаційні настанови відображаються на специфіці організації автототурів.

Найпоширеніший вид подорожей – короткі поїздки (мандрівки вихідного дня), а також пізнавальні маршрути (подорожі до культурних чи історичних пам'яток).

Популярність автототуризму в Україні відбувається через збільшення попиту на заклади готельного бізнесу. Відбувається це через активний розвиток готельної інфраструктури. Розвинені країни традиційно на популярних туристичних трасах розташовують цілі ланцюги кемпінгів, малих готелів, що орієнтуються на обслуговування мандрівників, що подорожують на особистих автівках [9].



В дорозі атомототуристу знадобляться наступна документація:

- паспорт (в межах країни – звичайний паспорт);
- водійське посвідчення (за умови самостійного подолання автомототуру на власному чи орендованому транспортному засобі);
- технічний паспорт на авто чи мотоцикл (продубльовані англійською мовою);
- талон попереджень;
- довіреність на право керування автівкою чи мотоциклом або договір про оренду транспортного засобу (за необхідності, якщо транспорт взятий у користування у знайомих, родичів або орендований);
- сервісна книжка;
- маршрутні документи;
- копія технічного паспорта, завірена у нотаріуса (у разі, коли планується перевезення транспортного засобу залізничним шляхом);
- «зелена карта»;
- медична страховка (не обов'язково і оформлюється, якщо автомотомаршрут передбачає поїздку за межі України).

Не зайвим для власної автомотоподорожі Україною буде оформлення страховки на транспортний засіб (перестраховка випадків ДТП). Оскільки страховий договір стане у нагоді у випадку втрати чи пошкодження автівки чи мотоциклу внаслідок потрапляння у аварію, стихійного лиха або пожежі.

Якщо маршрут проходить за межі кордону, знадобиться оформити так звану «зелену карту» International Motor Insurance Card (страхування автоцивільної відповідальності при ДТП) [13; с. 56].

У разі, коли автомотомандрівка багатоденна і її учасники – кілька екіпажів, необхідно визначити керівника автомотоподорожі. На цю роль обирається найдосвідченіший та найавторитетніший водій. Необхідним кроком є й складання списку учасників туристичної подорожі, що містить (ПІБ

всіх учасників подорожей, дати народження власників автівок чи мотоциклів, всіх пасажирів; їх домашні адреси, марки та номери машин (поекіпажно) та групи крові). Подібний список оформлюється не тільки як загальний на групу, а й на кожен екіпаж, що бере участь у подорожі.

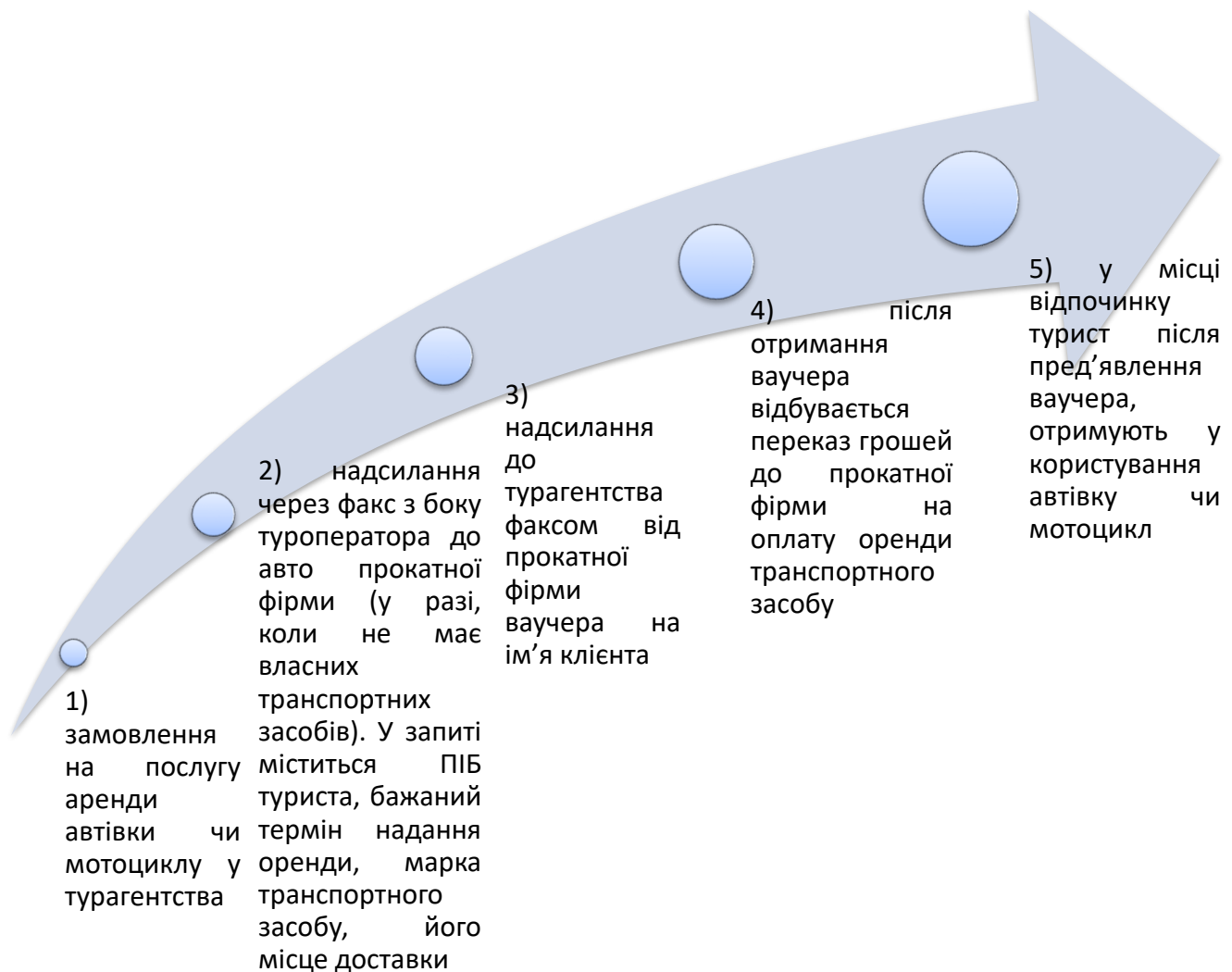
### **1.2.1 Прокат автотранспорту в Україні: особливості сервісу**

Прокат (оренда) транспортних засобів для автотуризму – поширена та затребувана послуга серед подорожуючих. В особливості це стосується туристів, що бажають вирушити у стаціонарні та курортні тури, оскільки подібні туристичні напрями пропонують безліч автопрокатних контор.

Найпоширеніша практика прокату транспортного засобу для автотуризму – коли автівку чи мотоцикл надають клієнту з повним баком пального за умови, що з такою ж кількістю топлива подорожуючий поверне її після анулювання авто прокатного договору.

Якщо турист не бажає зайвих клопотів на відпочинку, він може замовити в якості додаткового пункту пакету послуг оренду транспортного засобу в процесі купівлі туру у своєму агентстві. Безліч агентств з туризму активно пропонують подібний додатковий сервіс серед клієнтів України.

Сервіс по замовленню транспортного засобу через туристичне агентство передбачає наступну схему.



Найосновніша умова оформлення оренди машини чи мотоциклу – необхідність дізнатися умови паркування та інші особливості договору [9].

### **1.3. Самостійна організація автомотомаршрутів в Україні: процедура підготовки до подорожі**

Самостійно організований автомотомаршрут характеризується організацією подорожі групи мандрівників, коли є можливість самостійного

вирішення таких питань, як район, розроблення маршруту поїздки, забезпечення всім необхідним на шляху.

Транспортні засоби як засоби пересування надають можливість здійснювати якісний та безпечний, надзвичайно яскравий туристичну поїздки. Однак кермування висуває перед туристом низку додаткових вимог, що зводяться до:

- відмінного знання матеріальної частини;
- віртуозна та впевнена техніка водіння на будь яких дорожніх покриттях;
- вміле обслуговування автівки чи мотоциклу, експлуатація транспортних засобів;
- фізична витривалість через необхідність здійснення тривалих подорожей;
- подолання інших перешкод.

Автомототуризм вимагає більш ретельної підготовки до подорожі Україною, аніж мандрівка через залізничне перевезення, політ.

Найбільш безпечний автомототур відбувається у невеликих груп, що включає кілька екіпажів. Особливо за умови, що маршрут довготривалий та складний.

Група зазвичай для автомототурів по Україні підбирається таким чином, щоб учасники мали спільні інтереси, однакові цілі та бачення відпочинку. Максимально допустима кількість транспортних засобів – 8 автівок чи мотоциклів, оскільки збільшення їх кількості не дасть можливість зберегти гармонійність руху у колоні, дотримуватися відповідного ритму руху.

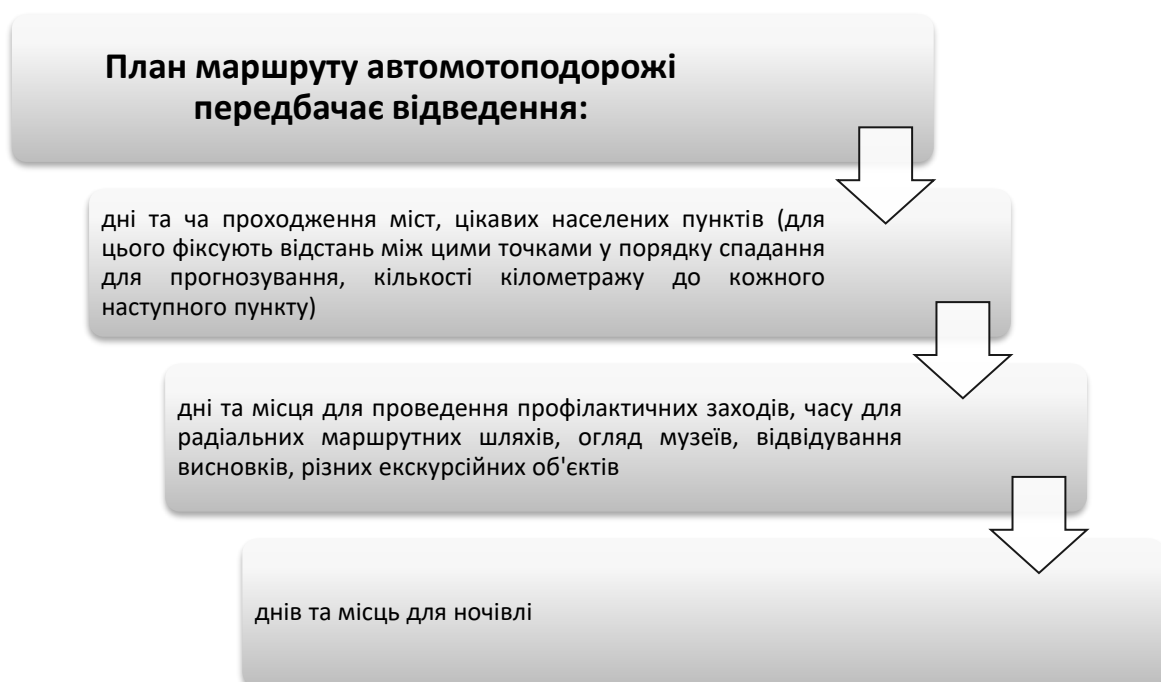
Найлегший спосіб автомототуру – зібрати компанію для поїздки з 6 – 8 мандрівників, які помістяться в 3 автівки. Для подорожей на машинах і якіснішого відпочинку, уникнення ДТП через неухважність і втому, слід поділити учасників групи у автівках таким чином, щоб на кожне авто було по 2 досвідчених водія. Найбільш вдала ідея, якщо дозволяють можливості, відбір однотипних марок автівок, що допоможе колоні рухатися з однакової

швидкістю (виконувати рух плавно та злагоджено). Водночас це дозволить легко у випадку поломки підібрати необхідну серед солідного асортименту автозапчастин комплектуючих.

Протяжність автотомаршруту та його схема залежить безпосередньо від кількості бажаних днів для відпочинку, стану доріг на шляху, пори року, кількості кваліфікованих водіїв на машину, фізичної підготовки та віку учасників групи, стану транспортних засобів та матеріальних можливостей кожного мандрівника [8; с. 14].

На етапі розробки маршруту досвідчені туристи рекомендують третину часу, відведену на подорож, (приблизно 5 – 10 днів) відвести не на рух в транспортному засобі, а для належного відпочинку в цікавих місцях. Необхідною умовою є включення до плану відвідування екскурсій та поїздок. Добова норма руху автомагістралями по сучасному якісному шосе на автівці – до 500 км. Якщо транспортний засіб рухається по дрібно щебеневій дорозі, можна подолати максимум 300 км. На гірських неважких маршрутах – до 200 км; путівницями та важкими гірськими схилами – до 100 км на добу [8; с. 46].

На підставі зібраних заздалегідь відомостей щодо маршруту подорожі куточками України варто скласти та роздрукувати портативну маршрутну картку.



До кошторису поїздки необхідно віднести окрім стандартних дорожніх витрат, витрати на мастильне, пальне (заправку транспортних засобів), ночівлю, техобслуговування, харчування, відвідування музеїв, резерв коштів на випадок необхідності вимушеного ремонту в процесі подолання запланованого маршруту.

За кілька місяців до серйозного автотомаршруту варто ретельно вивчити транспортний засіб, здійснити кілька тренувальних виїздів під час weekend, з кожним разом ускладнюючи маршрути [7; с. 32].

Коли в туристичній групі до подорожей в межах України 3 – 5 автівок чи мотоциклів, можна буде де завгодно зупинитися на привал, обираючи на свій розсуд місце для ночівлі. Під час подібних привалів встановлюється чергування (водіїв від цього заходу звільняють).

Звісно, найзручніший вибір місця для ночівлі – зупинка в організованому для цього місці: кемпінг-табір, готелі та інше. За невелику плату у подібних місцях можна не турбуватися про транспортні засоби, оскільки найчастіше там обладнана стоянка, що охороняється.

На користь вибору організованих місць виступає наявність низки важливих зручностей – вогнище для приготування їжі, можливість придбання продуктів, наявність душу, пошти, розетки для заряджання мобільних гаджетів та інші блага цивілізації. Водночас майже кожен придорожній табір для кемпінгу та готель має мийки для авто, оглядові майданчики.

Якщо ж зупинитися для відпочинку та ночівлі в необладнаних для цього місцях (в умовах дикої природі), слід для безпеки розпалити багаття в деякій віддаленості від транспортних засобів, щоб вітер не розніс вогонь до мотоциклів чи автівок.

Небезпечний вибір для розміщення палаток для ночівлі – висохлі русла гірських річок та струмків. Адже навіть коли не буде дощу, через зливи в інших місцях та у горах в таких руслах раптово може піднятися вода, утворюючи бурхливі течії. Під час стоянок ідеальне рішення для учасників



автомобілістичної подорожі періодичне здійснення пішохідних прогулянок, екскурсій тощо.

В якості вдалого прикладу самостійно організованої оригінальної подорожі на автівці чи мотоциклі в Україні – маршрут, відправна точка якого – Костел Бальзака. Наступне цікаве місце, що заслуговує уваги – бункер Гітлера, після чого – відвідання цвинтаря кістяків. Фінальна точка після повернення до Києва – місто ознак.

Не менш цікавою та насиченою виявиться подорож з Києва. Наступний населений пункт маршруту – Бердичів, після чого відбувається заїзд до прекрасного краю (міста Вінниця). Наступна точка на шляху – Летичів, після – Межибіж. Кінцевий пункт подорожі – Кам'янець-Подільськ. Основною метою даної подорожі став збір інформаційних відомостей, що буде у нагоді для авто- та мотомандрівників. В якості завдання до учасника подорожі виступає знайдення невідомого, розгляд цікавих місць на території України, прищеплення більшої любові та гордості від краси Батьківщини.

Досліджуючи фізико-географічні особливості положення України, клімат країни та історико-культурний потенціал, можна з впевненістю сказати, що вітчизняний туризм має величезний потенціал не тільки для українських громадян, а й для іноземців, які бажають дослідити яскраві та незвідані куточки країни.

Наразі пріоритетними для українців та іноземних туристів стають короткострокові автобусні маршрути (маршрути вихідного дня), невеликі подорожі на мототранспорті. Подібні мандрівки здебільшого займають 2 – 3 дні по знаковим містам. Водночас набирають популярності й багатоденні туристичні подорожі. Варто зазначити, що база організованих автомобілістичних подорожів на орендованих та власних транспортних засобах – Національна система туристично-екскурсійних маршрутів «Намісто Славутича». Подібна організація створена, використовуючи рекреаційний потенціал всіх областей України [3]

Дослідження інформаційних джерел дозволяє зрозуміти, що в Україні

пожвавилась сфера авмототуризму. На це посприяли певні рубежі розвитку інфраструктури. Заслуговує уваги розвиток та вдосконалення автошляхів, автопрокатної мережі, а також розгалуженість мережі автозаправних станцій, пунктів СТО. Водночас важлива умова якісно організованого авмототуру Україною – наявність на сформованому шляху розвинутої мережі розміщення авмототуристів: починаючи з місць для кемпінгу для більш екстремальних мандрівників до більш комфортабельних умов перебування туристів на зразок мотелів, готелів [4]

Для подальшого розвитку галузі авмототуризму важливою задачею є можливість подорожуючим надати вільний доступ до закладів харчування. Доречно підлаштувати графік роботи подібних установ (буфетів, кафетерії, придорожні ресторани), зробивши його відкритим цілодобово.

Слід зазначити, що навіть позитивні тенденції для майбутнього розвитку та процвітання сфери авмототуризму України не може нівелювати проблеми цієї сфери, що ще не вдалося вирішити. Насамперед, аналіз розвитку вітчизняного авмототуризму дозволяє зрозуміти, що дана сфера історично розвивалася та продовжує це робити «самопливом» за допомогою зусиль приватного підприємництва. Тобто на сьогоднішній день регулювання даного туристичного напрямку державою відсутнє, тому здебільшого авмототуризм не відповідає рівню державного стандарту якості надання подібних послуг (по аналогії з міжнародними правилами та стандартами якісного сервісу) [2].

Для вирішення подібних проблем пропонуємо виконати міри щодо вдосконалення наступних моментів:

- автомобільних трас;
- пунктів розміщення авмотуристів;
- сповіщення системи прокату транспортних засобів;
- інформаційної бази для авмототуристів (можливість для мандрівників придбати відповідні схеми-маршрути, карти автодоріг регіонів подорожі та інше).

Отже, головна проблема, яка гальмує розвиток автотуризму, - відсутність державної програми розвитку цієї туристичної сфери в Україні, що має на меті об'єднати розрізнені підприємства автотуризму в чітко розгалужену систему із залученням учасників з суміжних галузей; визначати пріоритети розвитку, ставлячи чіткі завдання та цілі [18]

## **РОЗДІЛ II. ОСНОВНІ ПОКАЗНИКИ ВІТЧИЗНЯНОГО АВТОМОТОТУРИЗМУ**

### **2.1. Фактори впливу, критерії складності під час здійснення подорожей, необхідне спорядження**

На сталий розвиток автомобільного та мотоциклетного туризму в Україні впливають наступні фактори:

- багатий вибір легкових авто, автобусів та мотоциклів для купівлі та прокату;
- розширення та вдосконалення мережі автошляхів, покращення якості дорожнього покриття;
- збільшення кількості станцій технічного обслуговування;
- поява нових туристичних баз, пансіонатів, готелів та місць для кемпінгу.

Автомобіль та мотоцикл надають туристам, що люблять екстрим та яскраві враження, свободу пересування для дослідження незвичних місць України, гарантують швидкість пересування під час мандрівок, розширюючи можливості для активного знайомства з рідним краєм. Саме від транспортного засобу залежить змістовність подорожі, насиченість та різноманітність отриманих вражень. Слід зазначити, що користувачів автомобілями та мотоциклами серед українських громадян мільйони, однак далеко не кожен з цих водіїв, що здійснюють поїздки автошляхами України, можна зарахувати до числа туристів.

Автомототуризм дозволяє активним мандрівникам краще пізнавати свою Батьківщину, дізнаючись нове про її історію, культурні особливості, природні та архітектурні пам'ятки, а також на власні очі побачити результати розбудови України. Навіть після перемоги України у війні з Росією авто- та мотоподорожі дозволять побувати в місцях бойової слави наших героїв. Подібні поїздки також сприятимуть набуттю не тільки нових знань, а й

можливість завести нові знайомства, дружбу для того, щоб ділитися враженнями від подорожей країною.

Багато хто побоюється автмотоподорожей, оскільки помилково вважають, що єдина мета подібних поїздок – переміщення з пункту А в пункт Б по карті-схемі з максимальною швидкістю. Справа в тому, що автмототуризм, не дивлячись на те, чи це самостійна подорож або організований груповий туристичний маршрут, дозволяє мандрівникові зупинятися в найбільш цікавих місцях: біля річки чи озера, біля підніжжя гірських схилів чи навіть долаючи гірські шляхи для більш сміливих туристів, біля лісу, а також у великих та красивих містах України.

Автмотопоїздки за плановими маршрутами гарантують максимальні зручності, даючи можливість користуватися більшістю корисних для мандрівок послуг. Подібні подорожі здебільшого обирають туристи-початківці, оскільки саме поїздка на транспортному засобі дозволяє розвинути інтерес до культурних та історичних цінностей, сприяючи дбайливому ставленню до краси природи.

Самостійно організований туризм передбачає самостійно організовані подорожі самостійно чи у складі туристичної групи, обираючи при цьому для мандрівки район, розробляючи маршрут пересування, забезпечуючи себе всім необхідним для поїздки знаряддям.

При цьому важливою умовою є існування у учасників туристичних спортивних походів всіх необхідних маршрутних документів, оформлених належним чином. Саме оформлення паперів для автмотоподорожей надає право групі розміщуватися та обслуговуватися за наявності вільних місць в таборах для кемпінгу, турбазах чи турготелях.

Опираючись на такі критерії, як «протяжність туристичного маршруту», «тривалість поїздки» та «технічна складність мандрівки», авто та мотоподорожі поділяють на 5 категорій складності (вони оформлені у вигляді таблиці 1). Варто зазначити, що зі збільшенням категорій складності збільшується кількість та складність природних перешкод на шляху.

На сьогоднішній день тисячі українських туристів продовжують розвивати та популяризувати емоційний та захопливий вид туризму з використанням авто- та мото- транспорту.

Таблиця 1. Нормативи автомотоподорожей

<b>Категорії складності</b>	<b>I</b>	<b>II</b>	<b>III</b>	<b>IV</b>	<b>V</b>
<b>Тривалість подорожей, дні</b>	<b>6</b>	<b>8</b>	<b>10</b>	<b>13</b>	<b>16</b>
Протяжність мотоциклетної поїздки, км	1000	1500	2000	2500	3000
Протяжність автомобільної поїздки, км	1500	2000	2500	3000	3500

Найважливіший етап підготовки до автомотоподорожей Україною – відповідне дообладнання транспортних засобів, їх своєчасне та належне технічне обслуговування. Подібний підготовчий етап перед початком маршруту має на меті пристосувати автомобіль чи автобус, мотоцикл до тривалої та безпечної поїздки.

Основний крок дообладнання мотоциклів – кріплення дуг безпеки, додаткових багажників для зберігання обладнання, необхідного для подорожі, інвентарю та особистих речей. Не менш важливий крок підготовки – передбачення резервних ємностей, які можуть виконувати роль внутрішні порожнини дуг безпеки. В них можна зберігати олію. Якщо намічається довготривала мотоциклетна подорож в межах країни у малонаселеній місцевості, необхідно потурбуватися про обладнання транспортного засобу баками підвищеної місткості. При туристичній подорожі, що передбачає

подолання важких ділянок доріг, ставлять провідну зірочку приводного ланцюга, що має зменшену кількість зубів.

При подорожі автомобілем, транспортний засіб необхідно обладнати всім необхідним для забезпечення максимально комфортних умов у дорозі, а також збільшити його місткість. Досвідчені туристи, що часто подорожують країною на своїй чи орендованій автівці, рекомендують розміщати бак для води під капотом (ця вода знадобиться для миття рук). В цьому місці також можна розмістити скриньку компактних розмірів з інструментами, що знадобляться для регулювання та обслуговування двигуна транспортного засобу.

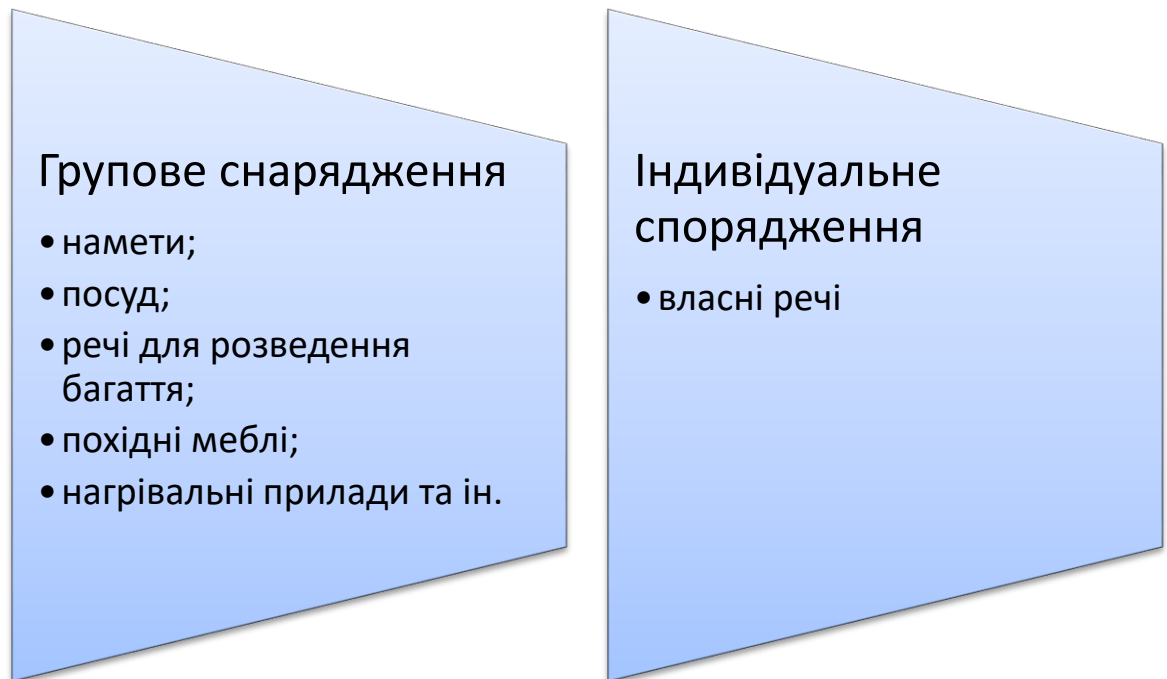
Під капотом доцільно розташувати у спеціальних утримувачах запасні свічки та лампи. Зазвичай в пазухах підсилювальних коробів капоту та кузова розміщують дроти свічок, ремінь вентилятору та запасні дроти, що можуть знадобитися для ремонту електропроводки. Між передніми та задніми дверима (стійки кузова), до бокових щитків біля ніг водія та пасажирів доцільно встановити хомути, які знадобляться для кріплення пляшок з питною водою та молочними продуктами. Може знадобитися під час подорожі на автівці такий крок, як виготовлення рамки з дрібною сіткою для її подальшого встановлення у віконні отвори для захисту від комах, мух та комарів (вони стануть у нагоді при ночівлі у транспортному засобі) [25].

Варто уникати розміщення багажників на даху автівки, оскільки вони здатні збільшити опір руху автотранспорту, підвищують витрати палива. Водночас багажник на даху автомобіля при тривалому русі на важких для поїздки ділянках дорожніх шляхів підвищує навантаження на стійки кузова, що призводить до зниження його довговічності. Доцільно при плануванні довгого маршруту взяти якомога більше речей, які можна розмістити в автомобільному причепі.

Найважливіший крок попередньої підготовки транспортного засобу для подорожі – його технічне обслуговування, яке проводиться максимально ретельно. Такий захід передбачає заміну всіх вузлів, що не викликають довіри

при попередньому огляді. Технічне обслуговування необхідно виконати за кілька тижнів до подорожі, що дозволить здійснити всі необхідні ремонтні роботи, дозволить організувати пробні виїзди, загальна дальність яких 300 – 500 км.

Обираючи далеку поїздку Україною, варто потурбуватися над критичним осмисленням того, що може дійсно знадобитися під час подолання обраного маршруту, щоб не брати з собою зайвих речей. Наступний крок – розділення спорядження на 2 типи.



Якщо передбачена групова подорож з декількома автівками, варто доцільно використовувати дефіцитний простір багажників та кузова. Для цього ідеальний варіант – виключити можливість дублювання спорядження групового призначення, розмістивши необхідні речі між екіпажами [27].

Вирушаючи у автомобільну чи мотоциклетну подорож, варто потурбуватися над належним оформленням необхідних документів, до яких зазвичай належить маршрутні документи та дозволи від правоохоронних органів, якщо маршрут передбачає проїзд через прикордонні райони.



## 2.2. Підготовка до автотуризму: комплектування групи

Варто розуміти, що багатоденна подорож автомобілем чи мотоциклом – серйозний захід, до якого варто ретельно готуватися. Початок подібної мандрівки – комплектування групи (зазвичай автотуристи здійснюють групові виїзди).

Група для подорожі – добровільне об'єднання, в основі якого лежать:

- спільні інтереси та цілі подорожі;
- спільне навчання та трудової діяльності;
- дружба;
- спорідненість.

Товариські відносини в туристичній групі сприяють максимально цікавій та легкій подорожі по наміченому маршруту. Зазвичай учасники поїздки активно діляться враженнями, колективно обговорюючи та вирішуючи проблеми, що виникли (стосуються ремонту транспортних засобів, подолання важких ділянок) [24].

Особливість групової автомобільної чи мотоциклетної подорожі – наявність керівника. Зазвичай його призначають з-поміж найдосвідченіших та авторитетніших учасників мандрівки. На керівника накладаються повноваження та обов'язки, що містяться в Правилах проведення туристичних спортивних походів.

Для розподілу обов'язків між учасниками автотуризму враховується їх знання та досвід, а також індивідуальні їх нахили.

В залежності від категорії складності туристичного маршруту встановлюються вимоги щодо кількості транспортних засобів, вікових особливостей та досвіду учасників походу, їх керівника.

Схема. Склад групи для автотурпоходів Україною



Варто розуміти, що велика кількість екіпажів транспортних засобів впливає на те, що група стає поганокерованою. Тому доцільно подрібнити велику групу на кілька самостійних груп, для яких характерна наявність власних керівників.

Автомобілоподорожі Україною категорії складності I та II передбачають, що учасниками мандрівки можуть бути й діти (за умови, що їх кількість – одна третина групи та у супроводі із батьками). У поїздках, маршрут яких має III – V категорії складності, зазвичай беруть участь туристи, що мають досвід участі у подорожах на авто та мотоциклах на 2 категорії складності нижче [23].

Якщо говорити про подорожі країною на мотоциклах, то одна третина учасників групи складають мандрівники, що мають досвід участі в автомобільних поїздках не менше ніж на одну категорію складності вище за складність запланованого мотоциклетного маршруту. Відправляючись в автотур Україною, умовою для групи є наявність серед мандрівників досвіду участі у подорожах на мотоциклах не більше ніж на одну категорію складності нижче, ніж запланований маршрут на автівці.

Водночас у групі має бути не менше одного змінного водія. Автомобілопоходи зараховуються виключно у водіям маршруту та змінним водіям (їх кількість не більше одного на транспортний засіб).

Для того, щоб вчасно оформити всі відпустки, провести тренувальні виїзди певною групою, підготувати транспортні засоби, варто закінчити формування груп заздалегідь до поїздки.

### **2.3. Процедура попередньої підготовки до подорожі: розробка маршруту, графіка руху**

Розробка автомобіломаршруту по території України починається з такого заходу, як вибір району майбутньої мандрівки. Першочергово для його формування необхідно визначитися з метою мандрівки, яку ставить перед собою група. Для цього слід відповісти на наступні питання:

- що учасники групи бажають побачити?;

- чим цікавляться та про що хочуть дізнатися?;
- чим планують займатися під час подорожі?;
- як бажають проводити час (як планують відпочивати)?

Без чіткої мети неможливо організувати гарну та насичену туристичну подорож, оскільки безцільна мандрівка призводить до незлагодженої роботи туристичної групи.

В значній мірі на якість відпочинку під час авмототуру впливає вибір району подорожі. На вибір маршруту також впливають наступні чинники: досвід учасників подорожі, тривалість відпустки, матеріальне становище відпочивальників.

В Україні представлено безліч цікавих місць, які сподобаються як новачкам авто- та мототуризму, так і досвідченим мандрівникам, що мають за плечима багато вражень від попередніх поїздок. Досвідчені авмототуристи рекомендують накопичувати свій досвід поступово: від коротких та легких поїздок, до більш тривалих та складних маршрутів. Тобто головний принцип подібних туристичних подорожей – послідовність переходу від простого до складного.

Наступний крок після визначення цілей та завдань авто чи мотопоїздки – вибір та розробка маршруту. Учасники заїзду розробляють попередню схему, в яку входить фізична, адміністративна карта або атлас автомобільних доріг. Далі пропонується приступити до детального опрацювання щодо розробки маршруту.

В складанні карти маршруту можуть надати допомогу консультації фахівців. Можна також використовувати спеціалізовану літературу та атласи, звіти з минулих подорожей. На маршрутний лист, по якому буде здійснено авмототур, наносять пам'ятки, які планують мандрівники побачити, туристичні установи, а також точки автосервісу, АЗС та інші цікаві об'єкти на зразок національних парків, заповідників, місць для відпочинку та ночівлі, а також закриті для відвідування мандрівників території. Кожен учасник групи

бере участь у цьому процесі, вивчаючи при цьому райони подорожі. План автотуру має складатися з наступних відомостей:

- щодо пробігу (планується на кожен день поїздки);
- планування відвідування цікавих місць та туристичних об'єктів (музеї, виставки, пам'ятки природи, історії та архітектури, екскурсії по місцям бойової слави та інше).

Процес підготовки графіка руху опирається на середній добовий час в дорозі, який складає 7 – 8 годин. В деякі дні подорожі можна запланувати і більш довші пробіги, однак після авто чи мотошляху слід обов'язково передбачити гарний відпочинок.

Головне правило туризму на транспортних засобах – перебування у русі не більше 10-ти годин, оскільки довші шляхи можуть бути небезпечними через втому. По нормативам добовий пробіг на рівних автошляхах, що мають тверде покриття, на автівках 500 км; для пересування на мотоциклі – 400 км. Гірські шляхи мають бути скорочені наполовину від гарного асфальтованого шляху.

Характерною особливістю спортивного туристичного авто- чи мотопоходу є його безперервність, що означає наступне: у одному населеному пункті передбачене перебування не довше 2-х діб. В подібних маршрутах важливо слідувати не тільки маршруту, а й плану, не відхиляючись від основного графіку. Отже, протяжність радіальної поїздки зараховується у загальний кілометраж автотуру лише в одну сторону.

В плані обов'язково має бути передбачена кілька днів, що знадобляться для відпочинку, а також технічного обслуговування транспортних засобів. Не менш важлива задача – запланувати резерв часу для компенсації можливих втрат на важких ділянках маршруту чи на випадок несприятливих погодних умов.

В плані подорожей включено кошторис витрат, в який входять наступні статті: витрати на харчування, пальне, оплату перебування в готелях, турбазах чи таборах для кемпінгу, прокат спорядження, придбання фото та відеоматеріалів, художнє оформлення колони, технічне обслуговування

транспортних засобів; витрати на сувенірну продукцію, культурні заходи, страхування учасників автотуру, резерв на непередбачені обставини, а також кошти на паромні переправи за умови, що маршрут потребує перетинання водних перепонів.

## **2.4. Процес проходження маршрутів автотуру**

Фахівці для автотуристів підготували декілька важливих порад:

- зміна звичного розпорядку дня (ранній підйом, обов'язковий сніданок, вирушення у дорогу);
- зранку дорога менш завантажена іншими транспортними засобами, пересуватися поки немає денної спеки, що псує шини, зручніше;
- в денні години виділяти час а відпочинок, обід, огляд цікавих місць, пам'яток, музеїв та інших об'єктів;
- у вечірній час можна ненадовго продовжити пересування, однак рух варто завершити за кілька годин до настання темряви;
- до сутінок слід облаштувати місце для ночівлі (добратися до турбази, готелю чи табору для кемпінгу).

Зазвичай місце денного відпочинку обирають поблизу дороги. Нерідко вибір падає на береги водойм поза населеними пунктами («дикий» відпочинок). Для ночівлі при цьому розбирають палатку на значній відстані від магістральних шляхів, обираючи для її розташування високий берег річки або озера.

Місця для наметів обирають таким чином, щоб вони були максимально захищені від сильних поривів вітру, а також комарів, добре продувалися.

Якщо за планом дуже ранній виїзд, краще поставити намет так, щоб ранкове сонце встигло його підсушити. Небезпечне місце для розташування наметного табору – під великими деревами, адже великі гілки можуть падати.

Доцільно на деякій відстані від наметів та транспортних засобів викопати яму для туалету та органічного сміття. Варто в обов'язковому випадку перед від'їздом прибрати місце ночівлі: погасити багаття, заливши його водою, а залишки дров обережно скласти біля багаття (на випадок, що вони можуть знадобитися для інших туристів).

До недоліку подорожей на автівці чи мотоциклі відносять те, що учасники мандрівки мало рухаються. Тому доречним кроком є регулярне виконання розминок (легких фізичних вправ). Тобто на кожну годину руху передбачається для такої руханки виділити зупинку на 5 – 10 хвилин.

У подібних автмотопоходах можна зміцнити здоров'я шляхом правильної організації харчування. Можна готувати собі їжу самостійно чи обрати простіший варіант, обираючи трапезу у закладах громадського харчування. Однак з досвіду можна сказати, що здебільшого страви для сніданку та вечері готують у польових умовах на кострі. Для обіду обирають кафе, їдальні чи ресторани (для економії часу на приготування їжі). Особливо якщо мова йде про автмотоподорожі Україною курортними зонами та великими населеними пунктами.

Водночас варто передбачити деякий продуктовий запас з розрахунку готування їжі у похідних умовах на багатті. Не менш важливий пункт – запас питної води (5 л на добу на одну людину). Щоб урізноманітнити своє меню, можна назбирати ягоди, гриби, плоди, а також виловити рибу.

## **2.5. Техніка безпеки під час подорожі авто чи мотоциклом**

Безпекові заходи у подібних подорожах зводяться до уважності під час руху по автошляхам, підтримка техніки, виключення з меню алкогольної продукції.

Підвищити рівень безпеки в дальніх подорожах можна завдяки тому, що вночі не можна рухатися, обираючи денні пробіги, які не призводять до надмірної втоми водіїв туристичної групи.

Недосвідчені водії мають відмовитися від рекордних 1000 км на добу, оскільки подібний рух здатен підвищити ризик (в такому випадку рухатися по маршруту необхідно на граничних швидкостях, що стає небезпечним квестом). Часто аварії з тяжкими наслідками під час руху стаються через втому водіїв, коли вони засинають в процесі керування на монотонних шляхах без поворотів та змін режиму руху. Боротися з сонливістю водіям допоможуть наступні засоби:

- пришвидшення руху (якщо це припустимо на ділянці автошляху);
- зміна режиму руху;
- перехід на деякий час на паралельну польову дорогу;
- розмова з пасажиром;
- включення вентилятору;
- жування гумки чи дрібних снєків, насіння, ягід, драже.

Якщо подібні засоби боротьби з втомою та сонливістю не допомагають, варто зробити зупинку та поспати приблизно пів години. Подібного часу досить для повернення бадьорості. Звісно, що у випадку, коли сонливість виникла через втому від багатогодинної безперервної їзди, слід припинити рух, влаштувавши повноцінний відпочинок.

Безпеку автомобільних та мотоциклетних подорожей можна підвищити через відмову від зупинок на узбіччях шляхів. Навіть короточасну зупинку варто зробити поза дорожнього шляху, використовуючи для цього бічні відгалуження, з'їзди, спеціальні майданчики та інше.

Туристична подорож такого формату дозволяє ознайомитися з природними багатствами України. Тому необхідно поважно ставитися до довкілля (не смітити на місцях відпочинку та на узбіччі). Адже покинута розбита склянка може поранити ногу навіть через десятки років, а поліетиленова плівка не розкладається впродовж багатьох років (навіть звичному паперу для розкладання необхідно аж 2 роки) [22].



Водночас засмічене місце розведення вогнища заростає травою через 5 років. Не можна зливати на землю відпрацьоване масло, оскільки воно неминуче потрапить до водойми, забруднюючи воду.

У місцях для відпочинку та купання не слід мити машини. Рекомендується уникати використання для стоянок пасовища та луки. Заборонено рубання чагарники та дерева для влаштування біваків.

## РОЗДІЛ III. ВІТЧИЗНЯНИЙ АВТОТУРИЗМ: РОЗВИТОК ГАЛУЗІ

### 3.1. Становлення автомотоподорожей в Україні у часовому розрізі

В Україні дослідження розвитку автомототуризму в історичному аспекті варто розглядати в рамках розвитку даного виду туризму з часів СРСР, до складу якого тривалий час входила Україна.

Масово автомототуризм починає розвиватися на початку 60-х років минулого століття з неймовірним бажанням автолюбителів мати найяскравіший приклад випуску радянського автомобільного гіганту на Волзі. Тобто наприкінці 50-х років відбулася безуспішна спроба впровадити певні методи прокату автівок для населення. До 70-х років в сучасних межах України складаються стійкі традиції автомототуризму, оскільки зароджуються плани щодо поліпшення дорожньої інфраструктури [6; с. 43].

Саме в цей час у українців, як і у інших мешканців країн колишнього СНД, зароджується бажання їздити у відпустку на великі відстані, використовуючи при цьому власні транспортні засоби (здебільшого автомобілі). Найбільш популярним на той час маршрутом по території України стала подорож до узбережжя Чорного моря.

Їздити у відпустку на власній автівці стає модною течією і це активно висвітлювалося кінематографом. Беручи до уваги досвід європейських країн, УССР, розвиваючи туризм, почало створювати мережу кемпінгу, яка представляла собою побудова літніх будиночків з мінімальною кількістю зручностей.

Подібні табори (турбази) мали загальний туалет та загальний блок для самостійного приготування їжі. Основна перевага подібних місць на той час у межах сучасної України – їх розташування на популярних туристичних маршрутах. Там споруджувалися місця для стоянок автівок та мотоциклів, яка знаходиться під мінімальною охороною.

Не менш значимим кроком для розвитку автомототуризму в Україні у ті часи – формування та розповсюдження серед мас через широку книготорговельну мережу оглядних атласів автошляхів, а також спеціальний

буклетів, в яких зображено автомобільні та мотоциклетні туристичні маршрути у вигляді схем-карток. Вони мали короткі пояснення щодо об'єктів екскурсійного показу. Подібні друковані видання для автомобілістів та мотоциклістів дозволяли швидко орієнтуватися під час подорожей на місцевості, допомагали розраховувати денний авто- чи мотопробіг від ночівлі до ночівлі, дозволяло швидше знаходити станції для заправки палива та СТО.

У ті далекі часи, вирушаючи у подорож Україною, водій через незначну помилку в орієнтуванні з картами міг опинитися зі своїми друзями чи родиною у тяжкому становищі, що передбачало необхідність заночувати на дорозі. Єдиний плюс у подібних халепях – можливість попросити допомогу у інших водіїв, які радісно йшли на виручку. Тобто навіть коли раптом закінчувалося паливо, у інших водіїв прямо на дорозі можна було попросити 5 – 10 л бензину. Ділилися паливом автоводії через його відносно незначну вартість.

Найбільшими стримуючими факторами тих часів під час здійснення автотуризму була відсутність розвиненої мережі СТО, дефіцит запчастин, що призводило до виникнення черг на ремонтні роботи [6; с. 44].

В часи перебудови більшість автотуристів майже без ризику ночували в наметах чи в машині на перегоні через слабку соціальну напруженість у суспільстві.

Туристи, що подорожували на власних транспортних засобах, ставили найпростіші наметні табори, а місцеві громадяни привозили в подібні кемпінги свою сільгоспродукцію, щоб мандрівники змогли поповнити продовольство. Відкривалися для подібних подорожуючих автолавки.

Навіть існування певних труднощів під час організації автотурів не лякало громадян, які бажали нових емоцій та відпочинку. Автівка у той час купувалася саме для того, щоб нею активно користуватися в повсякденному житті, включаючи груповий відпочинок та подорожі.

Менш розвинений напрям розвитку автотуризму в ті часи – організовані поїздки на відпочинок за допомогою автобусних маршрутів. Населення більше віддавало перевагу використанню послуг повітряного та

залізничного сполучення. Популярність була обґрунтована відносно невеликою вартістю. Тож автобусні екскурсійні тури використовувалося населенням УСРР для подорожей всередині регіонів.

Період кінець 80-х – початок 90-х рр. характеризувався глобального значення політико-економічними подіями. Ці зміни мають вирішальне значення в процесі розвитку автотуризму. Перша значима подія – розпад Радянського Союзу. Тож в Україні в цей час розпочато обіг автівок з-за кордону (їх ввезення в країну).

Початок 90-х років відзначився бумом на потік іноземних автомобілів. Спочатку з-за кордону ввозилися старі розвалюхи через маленьку вартість. Поступово в Україну почали ввозити автівки більш високого класу.

Тобто в цей час різко збільшилася кількість транспорту на автошляхах, тож почався новий виток – бурхливий розвиток автотуризму. Водночас з'явилася інша проблема – вкрай несприятливі економічні та політичні умови в Україні.

Різко загострилася у 90-ті роки в українському суспільстві соціальна напруженість. В 90-х – 96-х роках підвищилася кримінальна обстановка, через що автотуризм супроводжувався реальною небезпекою для майна та здоров'я мандрівників.

Результат подібної криміногенної ситуації – повна втрата інфраструктури автотуризму, втрата традицій. Більшість розбудованих в радянські часи таборів для кемпінгу з примітивними зручностями стали незатребуваними, що швидко призвело до їх занепаду. Тож тогочасна ситуація характеризувалася руйнацією системи спортивного автотуризму.

Погіршувало ситуацію з автотуризмом утворення нових державних кордонів, через що вже розроблені маршрути для подорожей ставало все важче реалізувати. До того ж перетин кордону на той час була не стільки важкою процедурою, як повністю непередбаченою. На транспортних засобах перетинати кордон стало справжнім випробуванням через організаційні моменти (неприсосованість з обох кордонів КПП до напливу туристів, що

подорожують). Особливо для тих, поїздка яких триватиме лише кілька днів (до 4-х).

На початку нового тисячоліття для України характерною стала поступова стабілізація політичної та економічної обстановки. Через це почали з'являтися передумови для стрімкішого розвитку вітчизняного автотуризму. Причому кількість автівок та мотоциклів на долю населення зросла, через що українці активно почали обирати для подорожей маршрути, що передбачають подорожу не тільки по містам та селам, віддаленим куточкам країни, а й відвідуванням на автотранспорті країн ЄС (безпосередньо Італія, Франція, Німеччина та Польща).

### **3.2. Комплексний аналіз наявних в Україні ресурсів для відновлення сфери автотуризму**

Україна розташована в значній мірі на Східноєвропейській рівнині, тож майже вся її територія піднята над рівнем моря на 175 м. Водночас крайній захід та південні райони Батьківщини покриті гірськими масивами (мова йде про Карпатський гірський масив та Кримські гори). Площа гірських регіонів займає трошки більше 5 % території України. Загальна територія країни – 603,7 тис. км.

Для країни характерний помірно теплий клімат. Більша частина року середньомісячні температурні показники у період з квітні по листопад має позитивні відмітки. Найбільша температурна позначка зі знаком «+» перепадає на літній сезон (у липні місяці).

Територія України має нерівномірність розміщення населення. В міських регіонах густота населення більша, ніж в сілкій місцевості. Подібний фактор сприяє тому, що найбільші населені пункти (здебільшого обласного масштабу) стають максимально привабливими для мандрівників (споживачів туристичних послуг).

Отже, сприятливий клімат та вигідне розміщення (країна займає південно-західну частину Східноєвропейської рівнини) дає поштовх до

більшого розвитку туристичних зв'язків, транзитному виду туризму. Це прекрасні передумови для перспективного розвитку галузі автотуризму.

Привабливою для мандрівників Україна стає через вихід на басейн Дунаю, можливість потрапити на узбережжя одразу двох морів, якими омивається країна (Чорним та Азовським) [10; с. 56].

Україною проходять 4 Європейських транспортних коридори з 9-ти існуючих. Тобто країною можуть запросто подорожувати не тільки українці, а й іноземці.

Автотуризм – один з найбільш доступних, перспективних видів подорожей, що характеризується зручністю та мобільністю. Наразі (до війни з РФ) протяжність автотрас України складає 5 000 км. В якості негативних моментів, що гальмують популярність автотурів для відпочинку Батьківщиною, - на певних ділянках автошляхів не завжди ідеальне сучасне покриття, однак щорічно держава працює в напрямі покращення якості доріжного покриття [15; с. 17].

Для України характерне унікальне поєднання природної краси, що проявляється в різноманітності в залежності від регіону ландшафтів, мінеральних ресурсів, які використовуються в лікувальних цілях. Тобто подібні умови стають ідеальним для розвитку курортно-рекреаційної сфери. Майже 15 % території країни пристосовані саме для просування курортних регіонів та рекреаційних районів.

На території розташовано 30 природних заповідників, в число яких входять національні парки, природні та біосферні заповідники. В Україні велика кількість видовищних ботанічних садів, чудових ландшафтних паркових зон, обладнаних всім необхідним для майбутнього відпочинку, неймовірних світлин.

Більшість туристів серед українців та іноземних мандрівників відмічають належність великого потенціалу щодо мінеральних лікувальних ресурсів української держави (конкурентів в цій сфері серед інших країн мало). Популярними серед пасивних туристів та автотурівідпочивальників

залишаються місця, де розташовано джерела мінеральних вод, бальнеологічних грязей всіх типів. До таких популярних курортів для оздоровлення та лікування відносять Сваляву, Хмільник, Куяльник, Євпаторія, Миргород, Моршин та Трускавець. За лікувальними властивостями ці українські курортні місця не поступаються найкращим курортам світу. Доцільно відзначити, що цінова політика на оздоровчо-лікувальні процедури в санаторіях України значно нижча, аніж будь де [10; с. 58].

На розвиток вітчизняної туристичної сфери (зокрема автотуризм) впливає унікальна історична та культурна спадщина України, що зможе запросто здивувати навіть найбільш вибагливих мандрівників. До таких культових об'єктів, що стали частиною Списку всесвітньої спадщини ЮНЕСКО, відносять Києво-Печерську Лавру, Софіївський собор, центральну частину старовинного міста Лева. Кандидатом, що може поповнити цей список – Кам'янець-Подільський каньйон.

Поціновувачі старовинних надбань відзначають південь України, де зібрано цікаві археологічні раритети. Саме в цій частині країни можна побувати на місцях розкопок наступних міст Причорномор'я античного періоду:

- Пантікапей;
- Олівія;
- Тіра;
- Херсонес.

Обов'язковими для відвідування стануть красоти Києва (храми періоду Київської Русі), неймовірна велич архітектурних знахідок Чернігова та Овручу, Володимир-Волинському. У Луцьку, Ужгороді, Хотині, Мукачеві, Меджибожі, Білгород-Дністровському та Кам'янці-Подільському туристи перенесуться назад у середньовіччя, насолоджуючись фортецями. Не менше вражень у відпочивальників подарують прогулянки палацовими комплексами на Львівщині, Чернігівщині та Кримського півострову. Уваги заслуговують й пам'ятки, що відносяться до дерев'яної сакральної архітектури, що характерна

для Карпатського регіону. Звісно, це лише маленька толіка цікавих місцин України, тому держава має прекрасні перспективи для розвитку будь якого туризму (зокрема й напряму «автомототуризм»).

Іноземці, що подорожують Україною, відмічають у довоєнні часи безпечність пересування, толерантним відношенням місцевого населення до приїжджих, тому туристам не загрожують расові чи етнічні непорозуміння.

Варто відмітити, що не тільки для іноземців, а й для самих громадян Україна лишається порівняно малодосліджувальною країною, що має широкий простір, що активує перспективність активізації автотурів Україною.

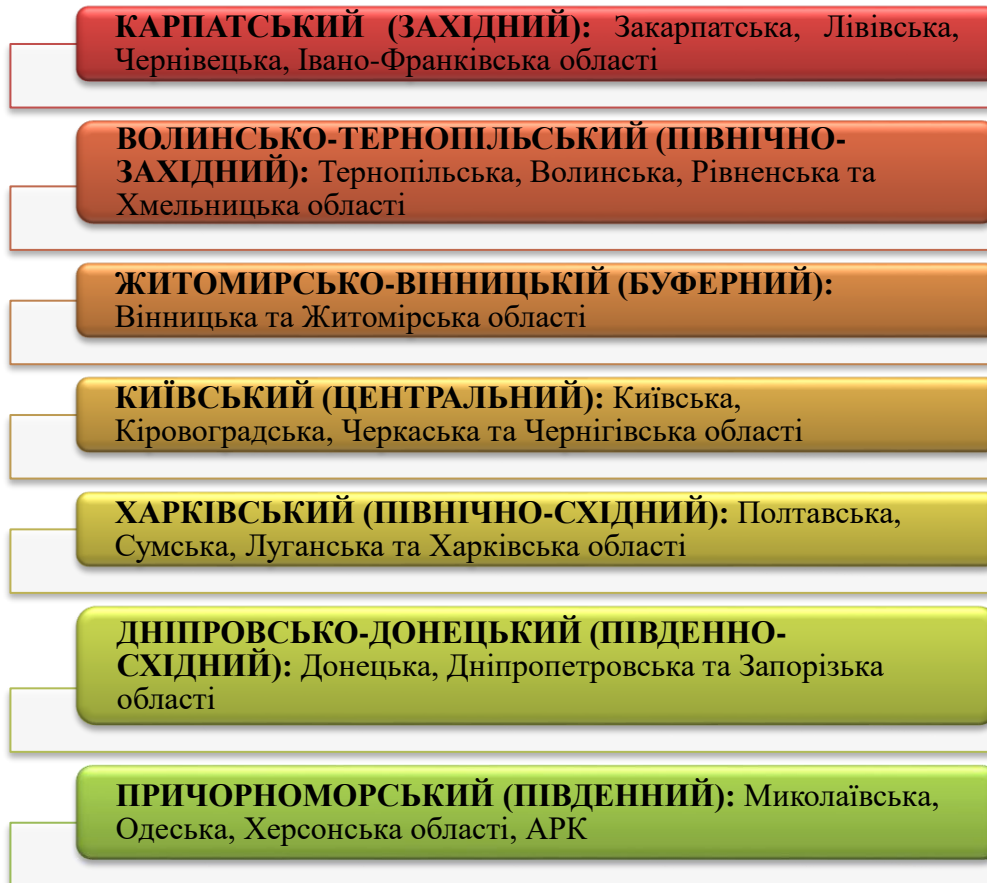
### **3.3. Поштовх до розвитку національної системи туристко-екскурсійних маршрутів всередині України**

Майже всі місцеві туристичні оператори пропонують широкий вибір подорожей з використанням власних чи орендованих транспортних засобів. Маршрути розроблені по всім напрямам, опираючись на складність та специфіку подорожей, регіону. Туристичні фірми пропонують як короткі одноденні тури вихідного дня в межах України до багатоденних цікавий та видовищний поїздок.

В екскурсійно-туристичній сфері по маршрутам всередині України особливе місце займає Національна система туристично-екскурсійних маршрутів «Намисто Славутича». Вона пропонує розробку великої кількості подорожей на автівці або мотоциклах.

Карта України поділена на 7 сприятливих для просування автотуризму регіонів.





Тобто Національна система туристично-екскурсійного обслуговування включає всі області країни та Автономну Республіку Крим. Отже, Національна система туристично-екскурсійних маршрутів «Намисто Славутича» дозволяє виявляти та розвивати перспективні сфери роботи та популярні маршрути, тож в її обов'язки входить не тільки допомога в формуванні нових турів, визначення цікавих та нерозкритих раніше маршрутів, а й розвиток всіх категорій туризмі [6; с. 123].

Туристичну сферу в Україні можна охарактеризувати значною доволі розгалуженою матеріальною базою, що включає туристичні комплекси, готелі, туристичні бази, мотелі, табори для кемпінгу. Водночас розбудови зазнали й підприємства харчування. В тандемі ці 2 обставини разом з численною кількістю СТО по країні, станцій для заправки створюють сприятливий клімат для розвитку автотуризму й інших видів подорожей.

Представимо декілька цікавих автотомаршрутів, які розроблялися системою «Намисто України»:

1) **КІЛЬЦЕВИЙ ІНДИВІДУАЛЬНО-ГРУПОВИЙ ТУРИСТИЧНИЙ МАРШРУТ «ДРЕВНІ МІСТА»**, в яку включено відвідування наступних точок (міст):

- **Київ** – найдавніше місто Європи, що є адміністративним, науковим, економічним та культурним центром України. Саме в столиці сконцентровано всі ресурси для подальшого розвитку в регіоні культурно-пізнавального, ділового та релігійну туризму, туризму за інтересами (відвідування виставок, фестивалів, галерей, театрів, спортивних заходів). Тож основна цінність багатомільйонного міста в якості туристичного центру країни – історико-культурна спадщина (до числа значимих пам'яток входить 3 850 об'єктів, з яких 2 зараховано до Реєстру пам'яток ЮНЕСКО – Софіївський собір та Києво-Печерські заповідники). Маршрут передбачає відвідування такої перлини міста Київ, як *Софіївський собор*, що зведено у 1037 році. Він багато років був головним храмом Київської Русі. Водночас це культурний та суспільно-політичний центр тогочасного періоду. Саме в Софіївському соборі проходили церемонії посади князів, що займали київський престол, влаштовувалися прийоми для послів іноземних держав, велося літописання. В цій святині з'явилася перша бібліотека на Русі. Наступна пам'ятка, передбачена маршрутом, - *Золоті ворота*, що урочисто прикрашає вхід до Стародавнього Києва (вони з'явилися паралельно з Софіївським собором). Проїжджа частина цієї туристичної пам'ятки 12 м заввишки, 6,4 м завширшки. Цікавими для туристів стануть в столиці України наступні визначні святі об'єкти: *Успенський собор, Михайлівська церква, Кирилівська церква, православний монастир «Києво-Печерська лавра», Церква Спасу на Берестові, Троїцька надбрамна церква. Всі ці святині споруджено за правління київських князів.*

- **Овруч** – стародавнє місто, яке відоме *Василівською церквою* (побудована в кінці 90-х років XII ст.). На той час її використовували в якості палацової у вотчині князя Рюрика Ростиславовича.

- **Любеч** – стародавнє місто, яке згадується у літописах у 882 році. Знаходиться населений пункт на важливому для життя Київської Русі водному

шляху «з варяг у греки» (з Балтійськог до Чорного моря). У 1097 році пройшли збори князя у *замку Любеча*, мета яких – припинення міжусобних війн. Протягом багатьох століть Любеч був одним із економічним та політичним центром Київської Русі. Цей населений пункт довгий час виконував роль фортеці за західним кордоном Чернігово-Сіверської землі.

- **Чернігів** сформовано наприкінці VII ст. – центр поселення східнослов'янських племен сіверян. Після приєднання до складу Київської Русі місто стало центром економічного та політичного життя Чернігівського князівства. Тут розташовано стародавні церковні споруди XII – XIII ст.: *Успенський, Спасський, Борисоглібський* та інші пам'ятки.

- **Новгород-Сіверський** – населений пункт, поява якого датується кінцем X ст. Одночасно з цим в місті збудована *давньоруська прикордонна фортеця*. Вперше місто було згадане у роботі «Повчання Володимира Мономаха своїм дітям» при описі поразки половецького загону поблизу цього населеного пункту. Наприкінці XI ст. Новгород-Сіверський призначається столицею Сіверського князівства. Історія міста тісно переплітається з діяльністю київської династії Давидовичів та Ольговичів. У Новгород-Сіверському доцільно створити історико-культурний музейна-заповідна територія «Слово про похід Ігорів». Складові частини музейного комплексу включають наступні древні пам'ятки, що відображають *князя Ігоря, Ярославну, давньоруського співака Бояну*.

- **Путивль** – місто, згадка про яке датоване 1146 роком. В цьому населеному пункті проживала дружина новгород-сіверського князя Ігоря – Ярославна. Найепічніший епізод «Слова про похід Ігорів» - плач Ярославни, коли князь Ігор йшов проти половців. Уваги заслуговують *ряд церковних споруд*, що з'явилися за часів Київської Русі.

- **Переяслав-Хмельницький** – місто, згадка про яке як одну з найбільших міст-фортець Київської Русі вперше з'явилась у 907 році. Архітектурних пам'яток періоду Київської Русі у населеному пункті не збереглося. Однак цікаві знахідки для мандрівників – *церковні споруди міста*.

- **Канів** – частина системи туристичного маршруту «По давньоруським містам». Розташовано населений пункт на горах Піпенкова, Московця, Княжа. Перша згадка про місто датується 1144 роком. За часів Київської Русі місто Канів був форпостом на її південних кордонах.

- **Київ.**

## 2) ТЕМАТИЧНИЙ РАДІАЛЬНО-КІЛЬКЕВИЙ ІНДИВІДУАЛЬНО-ГРУПОВИЙ АВТОМОТОМАРШРУТ «МОНАСТИРСЬКІ КОМПЛЕКСИ СЕРЕДНЬОЇ НАДДНІПРЯНЩИНИ»:

- **Київ** (відвідування комплексу *Києво-Печерської лаври*, заснований у 1051 році, *Видубицький монастир* на околиці Києва, діюча святині «*Флоренський діночий монастир*»).

- **Переяслав-Хмельницький** – передбачає відвідування святої споруди *Ансамбль Вознесенського монастиря*, розміщений в центрі міста. Ця пам'ятка з дзвіницею та колегіумом – один з найкращих та най видовищніших зразків української архітектури. Він має історичну цінність.

- **Черкаси: Матронівський монастир** в лівому урочищі Холодний Яр. Він заслужено займає звання центру боротьби проти церковної унії. Уваги заслуговує *Троїцька церква*, що є яскравим представником будови у стилі бароко (побудована у 1801 році).

- **Дніпро.** Відвідування у Новомосковську Дніпропетровської області на березі ріки Самара святині *Самарський монастир*.

- **Лубни.** Родзинкою міста Лубни, що на Полтавщині, є *Мгарський чоловічий монастир*, де туристів здивує розпис святині Іваном Максимовичем (відомий художник України).

- **Прилуки** – місто, що може похизуватися унікальною архітектурною спорудою, виконаною в період бароко – *комплекс Густинський монастир*, що з'явився на початку XVII ст.

- **Путивль** здивує мандрівників красою та величчю *Молчановського монастиря*, заснованого у 1579 році. Він гідно займає звання «Найцінніша та найоригінальніша архітектурна пам'ятка України».

- **Новгород-Сіверський** подарує незабутні враження після відвідування *Спасо-Преображенського монастиря* (побудовано на початку XI ст.).

- **Чернігів.** Місто дозволяє приїжджим познайомитися з найстарішими святими спорудами України: *Єлецький Успенський монастир* (дата заснування – 604 рік) та *Троїцько-Іллінський монастир* (перша згадка про святиню у літописі (1096 рік)).

- **Київ.**

Отже, можна побачити, що система туристично-екскурсійним маршрутів України «Намисто Славутича» дозволяє отримати вичерпну інформацію, що містить все необхідне аби зацікавити туристів до відвідування розроблених командою фахівців маршрутів, включно з автомобільними та мотоциклетними. Їх презентовані туристичні подорожі допомагає оцінити історико-культурний потенціал регіону в процесі туристичних подорожей. Мета складання турів – надання можливостей організувати яскраві індивідуальні чи групові подорожі Батьківщиною, черпаючи історико-культурні особливості запропонованих до перегляду об'єктів. При складанні маршруту можна побачити критерій «географічний принцип».

Аналізуючи інформаційний матеріал щодо природно-рекреаційного та історико-культурного потенціалу регіону, представлене організацією «Намисто Славутича», можна наочно побачити перспективність розвитку туристичного бізнесу в Україні по всім напрямам. Фахівці склали достатню кількість прикладів туристичних подорожей Батьківщиною для майже будь-якої категорії мандрівників для кожної пори року. Тож ці напрацювання дозволять в подальшому сприяти розвиткові автотуризму на теренах України.

#### **3.4. Сучасні умови для розвитку автотуризму в Україні: наявні проблеми галузі**

Дослідження публікацій та інформаційних видань, що торкаються проблеми розвитку в Україні автотуризму допомагає відзначитися, що в

довоєнний час в продовж останніх 5-ти років відбувалося поживлення у дорожньому будівництві, тож ці кроки в майбутньому допоможе туристам схилитися до вибору саме авторото поїздок країною.

Звіти Укравтодору свідчать про те, що лише у Київській області впродовж 2006 – 2007 року вдалося реалізувати 6 автодорожніх проєктів, проведена реконструкція транспортних вузлів на трасі Київ-Чоп та Київ-Одеса. Влада активно виділяє кошти на будівництво об'їзних доріг, мостів, тунелів, оновлення міських трас. Подібні роботи відбувалися до військового вторгнення по всіх регіонах країни. Аналітики зазначають, що навіть підвищені темпи будівництва автодоріг по програмі президента України Володимира Зеленського не здатна у короткі строки перекрити всі проблеми з автошляхами, що накопичувалися десятиліттями [15; с. 17].

Сезонність автотуризму у порівнянні з іншими галузями сфери туризму не характеризується гостротою чи непереборністю. Адже удосконалення та будівництво транспортних шляхів створює перспективність цілорічної організації подібних маршрутів, щоб українці та іноземці змогли з користю та задоволенням провести святкові дні чи вихідні у близьких та віддалених куточках України.

Україна змогла забезпечити достатню кількість станції технічного обслуговування та заправних мереж. Однак проблемою лишається недостатня якість заправних матеріалів на точках АЗС.

В країні працює широка мережа з надання прокатних послуг автотранспорту. До прикладу Всеукраїнська прокатна компанія АВТО-Драйв дозволяє всім охочим орендувати автівку провідних світових брендів, машин економ класу. Ця мережа налічує 20 станцій прокату, покриваючи потребу майже всієї частини України. Для прокату транспортного засобу достатньо зарезервувати авто через сайт фірми чи по телефону у однієї з представництв.

Доцільно відзначити, що в Україні розміщена велика кількість закладів харчування різного рівня: від простих їдалень та бургерних до кафетеріїв та ресторанів. Багато придорожніх кафе облаштовують й комфортабельні номери

для відпочинку, де є сауни, можна замовити послуги масажу, скористатися іншими побутовими послугами. [9].

Харчування, торгівля та розміщення автомототуристів в Україні відбувається з урахуванням приватної ініціативи, тож ця сфера вимагає уваги та контролю з боку держави. Через високу конкуренцію і відкриття нових місця на автошляхах країни деякі заклади несуть значні збитки. Також проблема придорожніх закладів харчування – недостатня кваліфікованість кадрів, оскільки працюють сімейні підряди.

Перспективи для відродження в Україні автомототуризму надає виробництво, продаж, оренда устаткування для подорожей. На сьогодні в Україні туристи можуть запросто придбати в онлайн та офлайн магазинах туристичне приладдя відомих світових брендів. Мова йде про придбання тентів, наметів, автопричепів, будиночків для подорожей.

Зазвичай поштовх до розвитку автомототуризму в Україні дає ініціатива приватних підприємців. Виникає нагальна потреба для покращення якості надання послуг в розробці загальнодержавної програми, що враховує складові даної сфери туризму.

## ВИСНОВКИ

Автомототуризм представляє собою самодіяльні туристичні подорожі, що відбуваються на автівках, мопедах чи мотоциклах. Автомототуризм – прекрасний спосіб організувати дозвілля для відпочинку та пізнання рідного краю (його природи, історії, культури, досягнень українців). Подібні подорожі сподобаються активним мандрівникам, які отримують все по максимуму: яскраві враження від зміни місць, фізичне навантаження, радість спілкування з природою та родиною чи друзями, набуття нових знань, знайомств.

У туристичному обслуговуванні використовуються автопослуги, що забезпечують одразу 3 напрямки: організація автобусних подорожей, організація туристичних поїздок на особистих транспортних засобах, сервіс по прокату автівок, мотоциклів чи мопедів.

Обираючи критерій «Характер організації та проведення туристичних автомотоподорожей», мандрівки можна поділити на 2 типи: планові поїздки всередині країни та самостійно влаштовані (самодіяльні). Перший тип передбачає, що відпочиваючий подорожує країну зручним для себе транспортним засобом: використовує можливість відправитися у подорож на відпочинок на орендованому транспорті (автобусі чи мікроавтобусі), обирає спортивні породорожі на власному чи орендованому авті, мотоциклі чи мопеді.

Ще до війни з РФ Україна могла похизуватися великим практичним досвідом у питаннях організації автомототуризму. Особливою популярністю серед відпочиваючих користувалися маршрути, що передбачали приватне автомобільне перевезення туристів. Для автомандрівників активно розроблялися нові цікаві автомандрівки, які відрізнялися дальністю пересування, складністю маршруту. Кожен з розроблених маршрутів мали карти-схеми. Автомототуристи бажали простого відпочинку на природі, обираючи для ночівлі табори для кемпінгу.



Водночас варто зазначити, що автобусними перевезеннями користувався менший відсоток подорожуючих, оскільки зручніше було пересуватися країною залізничним чи авіасполученням.

Україна має необхідний для розвитку автотуристичного відпочинку всередині країни кліматичний, фізико-географічний та історико-культурний потенціал. Причому розроблені шляхи мають зацікавити не тільки внутрішніх (українських громадян), а й зовнішніх туристів (іноземців), оскільки й сьогодні для більшості відпочиваючих країна лишається достатньо незвіданою.

Сьогодні в пріоритеті у більшості українців автобусні подорожі вихідного дня. Нерідко ці маршрути розраховані на 2-х – 3-х денний відпочинок цікавими далекими містечками та крупними, відомими містами та курортами країни. Не менш популярні й багатоденні туристичні поїздки.

Варто зазначити, що прекрасна базова інформація щодо організації автотуризму (автобусних групових чи приватних поїздок на особистому транспорті) – Національна система туристично-екскурсійних маршрутів «Намисто Славутича», поява якої передувала необхідність створення державної організації на основі рекреаційного потенціалу всіх регіонів України.

Аналізуючи інформаційні джерела, видання, можна зробити висновок, що для України характерна тенденція до пожвавлення розвитку автотуризму завдяки досягненню певних рубежів розвитку в країні належної для цього інфраструктури (закладів харчування, місць для відпочинку, автошляхів).

При цьому значна увага приділяється проблемі розвитку та вдосконаленню доріг України, створення великої автопрокатної мережі, мережі розміщення АЗС та пунктів СТО. Подальшого розвитку вимагає мережа розміщення автотуристів: в кемпінгах, невеличких готелях, мотелях, наметових містечок; організація спеціальних платних стоянок для транспортних засобів, що знаходяться під охороною.

Під час автомотоподорожі країною туристи не мають проблем з харчуванням, оскільки на шляху зустрічається багато місць для трапези та відпочинку (придорожні кафе, буфети, численна кількість ресторанів). В довоєнний час деякі заклади харчування працювали в цілодобовому режимі.

Окрім беззаперечних позитивних тенденцій, що свідчать про перспективність відродження даного туристичного напрямку, існує й ряд невирішених проблем, які зводяться до того, що дана сфера є некерованою державою (до розвитку її штовхає лише приватна підприємницька діяльність). Тож сервіс без належного контролю та врегулювання не може відповідати належному рівню, що пропонують міжнародні стандарти.

Подальше вдосконалення вимагають автомобільні шляхи, що пошкоджені через вплив часу або воєнні дії, інші фактори, що спричинили руйнування; пункти розміщення авто мототуристів; спрощення системи оренди транспортних засобів; вдосконалення інформаційної доступності (можливість придбання конкретних схем-маршрутів, карт автошляхів регіонів, куди планується подорож).

## СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Гетьман В. І. Автотуризм чи автомобільний туризм: теорія і реальність. – К.: 2011. – 185 с..
2. Волошановський А. Автомобільна подорож. Особливості організації / [Електронний ресурс] – Режим доступу: [http:// www.ukrtourism.com](http://www.ukrtourism.com).
3. Федорченко В.К., Костюков О.М. Історія екскурсійної діяльності в Україні: Навч. посібник. -К.: Кондор, 2004. -166с.
4. Гетьман В.І. Автотуризм чи автомобільний туризм: теорія і реальність. - К.: 2002. - 185с.
5. Автомобільні і мотоциклічні туристичні маршрути / Состав. Столяров О.А. . - М.: Профиздат, 1990. -384 с.
6. Волошановський А. Автомобільна подорож. Особливості організації // [http:// www.ukrtourism.com](http://www.ukrtourism.com)
7. Бейдик О.О. Рекреаційно-туристські ресурси України: методологія та методика аналізу, термінологія, районування. -К.: Вид-во Київ. унів., 2001. - 395с.
8. Фастовець О.О. Організація транспортних подорожей і перевезень: Навчальний посібник. - К.: Музична Україна. - 2003. -190 с.
9. Закон України "Про автомобільний транспорт". - К.: Парламентське видавництво. - 2003. -23с.
10. Фастовець О. О. Організація транспортних подорожей і перевезень: Навчальний посібник. – К.: Музична Україна. – 2012. – 190 с.
11. Дармостук І. Дорожній бум // Зеркало недели. -2006. -№29. -С.17-18.
12. Закон України "Про автомобільний транспорт". – К.: Парламентських видавництво. – 2013. – 23 с.,
13. Правила надання послуг пасажирського автомобільного транспорту / Витяг // Законодавство. -2007. -№30.

14. Прейгер Д., Малярчук І. Розвиток іноземного туризму в Україні в контексті розбудови міжнародних транспортних коридорів // Економіка України. - 2001. -№6. - С. 20-28.
15. Мальська М. П., Худо В. В. Туристичний бізнес: теорія та практика: Навчальний посібник. – К.: Центр учбової Літератури, 2013. – 424 с.
16. Транспорт і шляхи сполучення /Під ред. . Затворницького. -К.: Транспорт, 1997. -172с.
17. Автомобільні та мотоциклетні туристські маршрути – М., 1990.
18. Туристичні спортивні маршрути. – М., 1989.
19. Наказ Міністерства транспорту та зв'язку України Про затвердження Порядку визначення класу комфортності автобусів, сфери їхнього використання за видами сполучень та режимами руху від 12.04.2007 № 285. [Електронний ресурс]. Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/z0499-07>. Заголовок з титулу екрану.
20. Марценюк Л. В. Методика проведення досліджень при вирішенні проблем розвитку туристичних компаній, що використовують залізничні перевезення [Текст] / Л. В. Марценюк // Інвестиції: практика та досвід. 2016. № 6. С. 32-37.
21. Никифорок О. І. Державна стратегія модернізації та розвитку транспортної інфраструктури: принципи розробки і реалізації [Текст] / О.І. Никифорок // Формування ринкових відносин в Україні. 2012. № 3.С. 87-95.
22. Онлайн-журнал Новини бізнесу [Електронний ресурс]. Режим доступу: <https://biz.nv.ua/markets/uber-bolt-uklon-kak-rastet-i-v-kakom-napravlenii-razvivaetsya-rynok-taksi-v-ukraine-50160887.html>. Заголовок з титулу екрану.
23. Українська таксомоторна асоціація [Електронний ресурс]. Режим доступу: <http://utma.org.ua/>. Заголовок з титулу екрану.

24. Бойченко М. В. Проблеми транспортної логістики вантажних перевезень в Україні [Текст] / М. В. Бойченко // Вісник економічної науки України. 2018. № 2. С. 22-26.

25. Конституція України від від 28.06.1996 № 30 [Електронний ресурс] // Верховна Рада України: [сайт]. Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/254%D0%BA/96-%D0%B2%D1%80>. Заголовок з титулу екрану

26. Статистична інформація / Державний комітет статистики України [Електронний ресурс]. Режим доступу: [https://ukrstat.org/uk/operativ/operativ2007/tyr/tyr\\_u/potoki2006\\_u.htm](https://ukrstat.org/uk/operativ/operativ2007/tyr/tyr_u/potoki2006_u.htm). Заголовок з титулу екрану.

27. Сич Є. М. Інноваційно-інвестиційна взаємодія підприємств транспорту і туризму: [монографія] / Є. М. Сич, О. М. Парубець, Д. О. Сугоняко. Київ: Кондор, 2013. 219 с.

28. Шелеметьєва Т. В. Підвищення рівня транспортних послуг як основа ефективного розвитку туризму України / Т. В. Шелеметьєва // Вісник економічної науки України. 2016. № 2. С. 183-189.

29. Закон України «Про транспорт» від 10.11.1994 № 232/94-ВР [Електронний ресурс] // Верховна Рада України: [сайт].

30. Майборода Ю. В. Прогнозування обсягів пасажирських перевезень на ринку автотранспортних послуг [Текст] / Ю. В. Майборода // Економіка та держава. 2015. № 1. С. 88 - 91.

31. Про затвердження Порядку визначення класу комфортності автобусів, сфери їхнього використання за видами сполучень та режимами руху. [Електронний ресурс]. Режим доступу: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/z0499-07/>.

32. Овчар П. А. Економіко-організаційні аспекти перевезення пасажирів автомобільним транспортом в Україні / П. А. Овчар // Актуальні проблеми економіки. 2018. № 7/8. С. 51 - 61.

33. Зорін І. В. Туризм як вид діяльності / І. В. Зорін, Т. П. Каверіна,

В. А. Квартальнов [Електронний ресурс]. Режим доступу: <http://infotour.in.ua/zorin.htm>.

34. Лук'янова О. М. Світовий досвід та перспективи розвитку транспортно-логістичної системи України / О. М. Лук'янова, Д. Ю. Кривцун // Логистика: проблемы и решения. 2020. № 1. С. 40-47.

35. Румянцев А. П. Світовий ринок послуг: навч. посіб. / А. П. Румянцев, Ю. О. Коваленко. К.: Центр навчальної літератури, 2016. 456 с.

36. Скляр Г. П. Статистичні показники розвитку сфери туризму в Україні: напрями вдосконалення та гармонізація з міжнародними стандартами, Г. П. Скляр, Л. В. Дробиш, Л. І. Вишневецька // Науковий вісник Полтавського університету економіки і торгівлі. Серія «Економічні науки». 2016. № 5. С. 224-232.

37. Туризм України: економічні та організаційні механізми розвитку [Текст] / [Ткаченко Т. І., Костіна О. М., Рачко В. І. та ін.]. Тернопіль: Терно-граф, 2008. 976 с.

38. Андрушків Б. М. Особливості організації транспортного обслуговування в туристично-рекреаційній сфері: Б. М. Андрушків [Електронний ресурс]. Режим доступу : [http://www.stationline.org.ua/ekonom/39/3750-osoblivosti-rganizaci%D1%97-transportnogo-obslugovuvannya-v-turistich no-rekreacijnij-sferi.html](http://www.stationline.org.ua/ekonom/39/3750-osoblivosti-rganizaci%D1%97-transportnogo-obslugovuvannya-v-turistich-no-rekreacijnij-sferi.html).

39. Кривега Л. Д. Мировой туризм : тенденции развития / Л. Д. Кривега, Е. В. Сухарева // Збірник наукових праць «Гілея: науковий вісник» [Електронний ресурс]. Режим доступу: <http://irbis-nbuv.gov.ua/> 6. Туризм в системі пріоритетів регіонального розвитку: монографія / За ред. проф. В. В. Александрова. Х.: ХНУ імені В. Н. Каразіна, 2010. 268 с.

40. Андрушків Б. М. Особливості організації транспортного обслуговування в туристично-рекреаційній сфері / Б. М. Андрушків [Електронний ресурс]. Режим доступу: [http://www.stationline.org.ua/ekonom/39/3750-osoblivosti-organizaci%D1%97-transportnogo-obslugovuvannya-v-turistich no-rekreacijnij-](http://www.stationline.org.ua/ekonom/39/3750-osoblivosti-organizaci%D1%97-transportnogo-obslugovuvannya-v-turistich-no-rekreacijnij-)

sferi.html. Заголовок з титулу екрану.

41. Туризм України: економічні та організаційні механізми розвитку [Текст] / [Ткаченко Т. І., Костіна О. М., Рачко В. І. та ін.]. Тернопіль: Терно-граф, 2008. 976 с.

42. Матвеева А. Ринок транспортних послуг: поняття, учасники та об'єкти / А. Матвеева // Вісник Академії правових наук України: зб. наук. пр. / редкол.: В. Я. Тацій та ін. - Х.: Право, 2011. № 1 (64). С. 135-143.

43. Дозвілля та туризм у постнекласичній перспективі [Електронний ресурс]: матеріали методологічного міждисциплінарного інтернет-семінару (м. Полтава, 3 грудня 2020 року) / Вищ. навч. закл. Укоопспілки «Полтав. ун-т економіки і торгівлі» (ПУЕТ). Електронні дані. Полтава: ПУЕТ, 2021.

44. Січкарь Д. Транспортна галузь у 2020 році: український бізнес підбив підсумки у сфері транспорту та інфраструктури [Текст] / Д. Січкарь // Логистика: проблемы и решения. 2020. № 6. С. 42-45.

45. Підмурняк О. О. Концептуальні підходи до обґрунтування поняття «автомобільна галузь» як об'єкта наукового дослідження [Текст] / О. О. Підмурняк, Д. О. Баюра // Інвестиції: практика та досвід. 2020. № 17/18. С. 37-43.

46. Статистична інформація / Державний комітет статистики України [Електронний ресурс]. Режим доступу: [https://ukrstat.org/uk/operativ/operativ2007/tyr/tyr\\_u/potoki2006\\_u.htm](https://ukrstat.org/uk/operativ/operativ2007/tyr/tyr_u/potoki2006_u.htm).

47. Левицька А. О. Методи оцінки конкурентоспроможності підприємства: вітчизняні та закордонні підходи до класифікації [Електронний ресурс]. Режим доступу: <http://essuir.sumdu.edu.ua/retrieve/82221>.

48. Никифорук О. І. Державна стратегія модернізації та розвитку транспортної інфраструктури: принципи розробки і реалізації [Текст] / О.І. Никифорук // Формування ринкових відносин в Україні. 2012. № 3. С. 87-95.

49. Антонюк Л. Л. Міжнародна конкурентоспроможність країн: теорія та механізм реалізації / Л.Л. Антонюк / Монографія. К.: КНЕУ, 2014. 273 с.
50. Богуславський Є. І. Вибір оптимального методу диверсифікації підприємств / Є. І. Богуславський, А. О. Черниченко // Ефективна економіка. 2013. №10 С.14-18.
51. Рибаківа О. В. Конкуренція і конкурентоспроможність: економічна суть та фактори підвищення: [Електронний ресурс] / О.В. Рибаківа // Науковий вісник академії муніципального управління. 2009. Серія «Економіка». Режим доступу: [http://www.nbu.gov.ua/portal/Soc\\_Gum/2009\\_7/09rovaif.pdf](http://www.nbu.gov.ua/portal/Soc_Gum/2009_7/09rovaif.pdf).
52. Безтелесна Л. Механізм забезпечення сталої конкурентоспроможності великого промислового підприємства / Л. Безтелесна, Н. Чигир // Економіст. 2014. № 12. С. 40-44.
53. Карась О. С. Стратегічні напрями формування, розвитку та розширення транспортної інфраструктури України [Текст] / О. С. Карась // Наука та інновації. 2019. № 6. С. 23-33.
54. Майборода Ю. В. Прогнозування обсягів пасажирських перевезень на ринку автотранспортних послуг [Текст] / Ю. В. Майборода // Економіка та держава. 2015. № 1. С. 88-91.
55. Шелеметьєва Т. В. Підвищення рівня транспортних послуг як основа ефективного розвитку туризму України / Т. В. Шелеметьєва // Вісник економічної науки України. 2016. № 2. С. 183-189.
56. Підмурняк О. О. Концептуальні підходи до обґрунтування поняття «автомобільна галузь» як об'єкта наукового дослідження [Текст] / О. О. Підмурняк, Д. О. Баюра // Інвестиції: практика та досвід. 2020. № 17/18. С. 37-43.
57. Кішек М. Г. Маркетингові дослідження послуг туристичних перевезень у Полтавському регіоні [Текст] / М. Г. Кішек // Економіка АПК. 2007. № 9. С.143-148.



58. Онлайн-журнал Новини бізнесу [Електронний ресурс]. Режим доступу:<https://biz.nv.ua/markets/uber-bolt-uklon-kak-rastet-i-v-kakom-napravlenii-razvivaetsya-rynok-taksi-v-ukraine-50160887.htm>