

КИЇВСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
ІМЕНІ ТАРАСА ШЕВЧЕНКА
Географічний факультет
Кафедра країнознавства та туризму

Ігор Винниченко

Спеціалізовані туристські ринки
Матеріали до практичних занять

Київ 2015

Винниченко І. Спеціалізовані туристські ринки: Матеріали для практичних занять. – К.,2015. – 139 с.

У Матеріалах для практичних занять з дисципліни “Спеціалізовані туристські ринки” представлені її мета, завдання, предмет, навчально-тематичний план дисципліни під такою ж назвою, а також міститься інформація за темами практичних занять, яку можуть використати студенти під час їхньої підготовки до них.

Мета і завдання Матеріалів – сприяти ефективному засвоєнню студентами змісту дисципліни “Спеціалізовані туристські ринки”, розвиткові їхніх творчих здібностей, знань, навичок та вмінь.

Оглав

Вступ.....	4
Розділ I. Загальні методичні рекомендації.....	5
1.1. Мета і завдання навчальної дисципліни.....	5
1.2. Навчально-тематичний план дисципліни.....	6
Розділ II. Види туризму.....	7
2.1. Екстремальний туризм.....	9
2.2. Автомобільний туризм.....	26
2.3. Археологічний туризм.....	36
2.4. Водний туризм.....	45
2.5. Велосипедний туризм.....	52
2.6. Гастрономічний туризм.....	67
2.7. Індустріальний (промисловий) туризм.....	81
2.8. Круїзи (морські та річкові).....	92
2.9. Воєнний туризм.....	108
Рекомендовані джерела інформації.....	137

ВСТУП

Студіювання в закладах вищої освіти передбачає творче й аналітичне опрацювання відповідних інформаційних матеріалів (друкованих праць та електронних ресурсів) під час аудиторних занять (на лекціях, практичних роботах та семінарах) та в поза аудиторний час – самостійно.

Метою цих Матеріалів є сприяння ефективному засвоєнню студентами змісту дисципліни “Спеціалізовані туристські ринки”, розвиткові їхніх творчих здібностей, знань, навичок та вмінь.

Мета і головні завдання навчальної дисципліни, її навчально-тематичний план (та його деталізація) висвітлені у першому розділі. Інформація про спеціалізовані види туризму (купно з друкованими та електронними джерелами інформації), ознайомлення з якою сприятиме кращому розумінню суті дисципліни “Спеціалізовані туристські ринки”, представлені в другому розділі. Віншують Матеріали рекомендовані джерела інформації.

Розділ I. Загальні методичні рекомендації

1.1. Мета і завдання навчальної дисципліни

Мета навчальної дисципліни – ознайомлення студентів з регіонами туристської спеціалізації, методикою пошуку інформації про індустрію туризму різних країн

Головні завдання навчальної дисципліни:

- обґрунтувати важливість та актуальність знань про тенденції розвитку світового туризму;
- сформувати вміння аналізувати особливості розвитку індустрії різних країн та регіонів;
- активізувати зацікавлення студентів знаннями про туристсько-рекреаційний потенціал різних країн та регіонів, а також про різні види активного туризму.

1.2. НАВЧАЛЬНО-ТЕМАТИЧНИЙ ПЛАН ДИСЦИПЛІНИ

№ теми	НАЗВА ТЕМИ	Кількість годин		
		Лекції	Практич	Самостійна
ЗМІСТОВИЙ МОДУЛЬ 1.				
СПЕЦІАЛІЗОВАНІ ТУРИСТСЬКІ РИНКИ				
1	Спеціалізовані туристські ринки: визначення, поширення	2	2	1
2	Інформаційні ресурси, що характеризують туристсько-рекреаційний потенціал регіону	2	2	2
3	Європейський ринок	2	2	1
4	Північноамериканський ринок	2	2	1
5	Південноамериканський ринок	2	2	1
Модульна контрольна робота 1				
ЗМІСТОВИЙ МОДУЛЬ 2.				
КРАЇНИ-ДОНОРИ ТА КРАЇНИ-РЕЦИПІЄНТИ ТУРИСТІВ				
6	Середземноморський ринок	2	2	1
7	Азійський ринок	2	2	1
8	Африканський ринок	2	2	1
9	Країни-донори та країни-реципієнти туристів: специфіка, особливості, тенденції	2	2	2
Модульна контрольна робота 2				
		18	18	11

Загальний обсяг **90 год.**

у тому:

Лекції – **18 год.**

Практичні – **18 год.**

Самостійна робота – **11 год.**

ЗМІСТОВИЙ МОДУЛЬ 1. СПЕЦІАЛІЗОВАНІ ТУРИСТСЬКІ РИНКИ

Тема 1. Спеціалізовані туристські ринки

Лекція 1. Спеціалізовані туристські ринки: визначення, поширення

Практична робота № 1. Екстремальний туризм

Тема 2. Інформаційні ресурси, що характеризують туристсько-рекреаційний потенціал регіону

Лекція 2. Інформаційні ресурси, що характеризують туристсько-рекреаційний потенціал регіону

Практична робота № 2. Автомобільний туризм

Тема 3. Європейський ринок

Лекція 3. Європейський ринок.

Практична робота № 3. Археологічний туризм

Тема 4. Північноамериканський ринок

Лекція 4. Північноамериканський ринок

Практична робота № 4. Водний туризм

Тема 5. Південноамериканський ринок

Лекція 5. Південноамериканський ринок

Практична робота № 5. Велосипедний туризм

ЗМІСТОВИЙ МОДУЛЬ 2. КРАЇНИ-ДОНОРИ ТА КРАЇНИ-РЕЦИПІЄНТИ ТУРИСТІВ

Тема 6. Середземноморський ринок

Лекція 6. Середземноморський ринок

Практична робота № 6. Гастрономічний туризм

Тема 7. Азійський ринок

Лекція 7. Азійський ринок

Практична робота № 7. Індустріальний (промисловий) туризм

Тема 8. Африканський ринок

Лекція 8. Африканський ринок

Практична робота № 8. Круїзи (морські та річкові)

Тема 9. Країни-донори та країни-реципієнти туристів: специфіка,
особливості, тенденції

Лекція 9. Країни-донори та країни-реципієнти туристів: специфіка,
особливості, тенденції.

Практична робота № 9. Воєнний туризм

Розділ II. Види туризму

2.1. Екстремальний туризм

Етимологія назви

Найкраще походження назви екстремального туризму ілюструє детермінація лексичного значення цього слова. Згідно тлумачного словника Української мови [1], екстремальний – дуже значний, надзвичайний своїм виявом, силою, величиною і т. ін.; який відзначається таким виявом. Власне етимологія слова екстремальний пояснюється латинським корінням – *extremus* (лат. – крайній, межовий), із коренями *exter* – зовнішній, *ex* – поза, назовні [2]. В контексті визначення цього виду туризму, екстремальний туризм – різновид туризму, який пов'язаний з певним ступенем ризику, або з позамежними фізичними або психічними навантаженнями в надважких умовах [3].

Місце та час виникнення

Становлення екстремального туризму відбулося через значне розширення аудиторії екстремального спорту, який, власне, і створив базис для зародження екстремального туризму. Датою «народження» екстремального туризму (спорту) потрібно вважати 1 квітня 1979 року, м.Брістоль, Велика Британія [4]. Проте окремі його види з'явилися значно раніше:

- вейкбордінг – 1965 р., Австралія [5]
- віндсерфінг – 1948 р., США [6]
- дайвінг – 1535 р., Англія [7]
- рафтинг – 1811 р., Вайомінг (США) [8]
- сноубординг – 1964 р., США [9]

Оскільки найекстремальніші види виникли в першій половині ХХ століття, можна зробити висновок, що екстремальний туризм (як «жага до адреналіну»), сформувався саме в той період.

Особи, з іменами яких пов'язано виникнення екстремального туризму, та події, що спричинили його появу

Творцями цього виду туризму можна вважати осіб, які винайшли та втілили власні задуми щодо активних методів пересування/пізнання та спортивної діяльності. Найвидатнішими постатями можна вважати:

- Шерман Поппен (Sherman Poppen) – винахідник першого сноуборду (снужера) [10]
- Джейк Бартон Карпентер (Jake Burton Carpenter) – конструктор сучасного сноуборду [11]
- Девід Кайрке (David Kirke) – засновник екстремального спортивного клубу в м.Брістоль, перший бейс-джампер [12]
- Семюель Коді – перший кайтсерфер, переплив Ла-Манш на кайті в 1903 р. [13]
- Андре Бон та Жерар Боссон – французи, перші в світі практики парапланеризму [14]
- Тоні Фінн – винахідник вейкбордінгу [5]
- Денніс Тіто та Марк Шарфволл – перші в світі космічні туристи [15]

Що ж до подій, які започаткували розвиток екстремального туризму, то ними є такі:

- У 1986 р. Ей Джей Хаккетт, молодий будівельник з Окленда (Нова Зеландія), захоплений екстремальними видами спорту, відкрив для себе ритуал жителів австралійського острова Трійці. Прив'язавши до ніг довгі ліани, чоловіки острова стрибали вниз головою з 35-метрових дерев'яних веж. З давніх часів місцеві жителі вірили, що ці безстрашні стрибки – запорука гарного врожаю батату. Незабаром Ей Джей познайомився зі своїм земляком Крісом Сігглюку. Кріс, який захоплювався відеомонтажем, розповів йому про один запис 1970-х. На цій плівці кілька молодих британців, які називали себе «Клубом небезпечних видів спорту Оксфордського університету», здійснювали сучасну версію стрибка – не з дерев'яних веж, а з моста Голден Гейт в Сан-Франциско. Однодумці звернулися в Департамент наукових і промислових досліджень, де і була розроблена математична формула гуми, придатної для каната банджі. Тож у 1986-му, озброївшись канатом потрібної довжини, Ей Джей і Кріс попрямували на міст Грінхайт в Окленді для проведення випробувань. Спочатку вони прив'язали до канату мішок, наповнений камінням, – і він «стрибнув» успішно. Тепер потрібно перевірити банджі особисто. «Крісу випало стрибати першим. Ми прикріпили канат до парашутних ременів, до яких зазвичай кріпляться стропа, і він ступив з моста. Долетів майже до води, підлетів назад майже до моста – все вийшло чудово! – Згадував Ей Джей. – Кріс відчепив ремені і випливав з річки, радіючи від щастя. Настала моя черга. Я стрибнув і отримав такі ж чудові враження. Потім ми в

повній ейфорії зробили ще по стрибка. Стало ясно, що всі розрахунки спрацювали. В той момент і почалася історія банджі-джампінгу» [16].

- У серпні 1990 р. перші комерційні майданчики із банджі були відкриті у французькій Нормандії і австралійському Кернсі. У Кернсі вперше в світі для банджі-джампінгу була побудована спеціальна вежа. У тому ж році в Нормандії Ей Джей вперше здійснив банджі-стрибок з вертольота, з висоти 390 м – це досягнення було занесено в Книгу рекордів Гіннеса [16].
- В 1943 році Жак Ів-Кусто винайшов акваланг, який дозволяє безпечно плавати під водою [17]
- В 1922 Ральф Самуельсон винайшов перші водні лижі [18]
- Сучасне уявлення про рафтинг як екстремальний сплав по гірських річках сформував англієць М.Джонс. Саме він організував перші походи на каяках (байдарках) по Блакитного Нілу в Африці, річці Оріноко в Південній Америці і річці Дудх-Коси в Непалі [19].
- Вперше в історії серфінг описав капітан Джеймс Кук. Подорожуючи вздовж островів Полінезії, він побачив, як місцеві жителі на своєрідних плотах з стовбурів дерев пливли назустріч хвилям, а потім скочувалися разом з хвилею, вставши на плоту в повний зріст [20].
- Вважається, що перші кайти з'явилися в Мікронезії. Там досі рибалки використовують кайти, зроблені з листів. Вони прив'язують кайт до човна, а на сам кайт вішають приманку для риби. У Китаї кайти використовувалися ще в XIII столітті для військових цілей. Літописи свідчать, що деякі з повітряних зміїв навіть піднімали людей в повітря для спостереження за противником [21].

Розвиток екстремального туризму в світі

Історію розвитку екстремального туризму умовно поділяють на кілька періодів:

- 1954 – 1980 – період винахідників, формування нових видів активного екстремального відпочинку. Цей період пов'язаний з такими особами: Тревор Гембл – творець «реактивного» водного човна; Ендрю Ейкерс – винахідник зорбінгу; Петер Лінн – винахідник кайт-баггі; Стів Вайдман – винахідник скай-джампу

Лейтмотивом цього періоду було пізнання навколишнього світу, стрімкий розвиток науки та формування культури людиноцентризму

- 1980-1993 – час інновацій, формування культури екстриму. В цей період активно розвивається банджі-джампінг, екстремальні водні види спорту.
- 1993-2011 – використання нових сучасних пристроїв, поглиблення інтеграції нових технологій [22].

Важливим фактором для екстремального туризму виступає також можливість відтворення своїх спогадів в цифровому форматі. На ринку зараз є популярними екшн-камери, які використовуються саме для таких цілей. Найпопулярнішою є екшн-камера GoPro. В відеоконтейнері Youtube є відеоканал, який присвячений екстремальному туризму, де відео зняті на ці екшн-камери.

Сучасне поширення в світі

Характеристику екстремального туризму в контексті поширення в світі доцільно розглядати відносно диверсифікації цього виду. Найадреналіннішими та найвідомішими видами екстремального туризму є: бейсджампінг, скайсерфінг, сноубордінг, рафтинг, серфінг та екзотичні екстремальні тури.

Бейсджампінг. Згідно [23] рейтинг ТОП-10 його дестинацій виглядає так:

1. Водоспад Анхель, Венесуела
2. Бурдж-Халіфа, Дубаї, ОАЕ
3. Доломітові Альпи, Італія
4. Міст Перріна, США
5. Йосеміті, США
6. Кйераг, Норвегія
7. Пляж Навакію, о.Закинтос, Греція
8. Стіна троля, Норвегія
9. Столова гора, Кейптаун, ПАР
10. Ейфелева вежа, Париж, Франція

Скайсерфінг – стрибки з лижею на виконання різних фігур у вільному падінні. Відповідно до основних його особливостей, для його здійснення не вимагається особливих місць, які мають унікальне положення/рельєф або інші характеристики. Займатися цим видом можна будь-де, потрібно лише орендувати літак, щоби піднятися у небо.

Сноубордінг. Згідно переліку [24], найкращими місцями для сноубордінгу вважаються:

1. Whistler / Blackcomb, Канада
2. Mountain Mammoth, США

3. Давос, Швейцарія
4. Вербье, Швейцарія
5. Санкт-Антон, Австрія
6. Вейл, США
7. Серра Шевальє, Франція
8. Бачелор, США
9. Mount Hood Meadows, США
10. Шамоні, Франція

Рафтинг. Перелік із ТОП-10 destinations для цього виду складено за [25]

1. Alsek and Tatshenshini Rivers, Alaska, США, Канада
2. Magpie River, Канада
3. Middle Fork, Salmon River, США
4. Río Upano, Еквадор
5. Futaleufú River, Чілі
6. North Johnstone River, Австралія
7. Sun Kosi River, Непал
8. Çoruh River, Туреччина
9. Noce River, Італія
10. Zambezi River, Zimbabwe/ Замбія

Серфінг. Перелік із ТОП-10 destinations для серфінгу складено за [26]

1. Waimea, HI, США
2. Mavericks, CA, США
3. Todos los Santos, Baja California, Мексика
4. Cortes Bank, CA, США
5. Punta de Lobos, Чілі
6. Dungeons, Capetown, ПАР
7. Mullaghmore Head, Ірландія
8. Praia De Norte (north canyon), Португалія
9. Shipsterns Bluff, Австралія
10. Teahupo'o, Таїті

Ці destinations характеризуються висотою хвиль понад 12 метрів (в деяких місцях вона сягає 19 метрів), що робить їх привабливими для екстремалів з усього світу.

Екзотичні екстремальні тури.

Список destinations, які не мають нічого спільного з активним відпочинком, проте адреналін виділяється лише від відчуття присутності поруч із ними, такий:

- Прогулянка по горі Ханшуань, Китай
- Стрибок в вулкан Вілларіка, Чілі
- Зустріч з торнадо, США
- Прогулянка над прірвою, США
- Басейн д'явола, водоспад Вікторія, Замбія
- Королівська стежка, Іспанія
- Велосипедний маршрут Мохер, Ірландія
- Прогулянка по даху хмарочоса CN Tower, Канада
- Зона відчуження, Чорнобиль, Україна [27; 28]

Розвиток екстремального туризму в світі

Найвідомішими та промотивними destinations екстремального туризму є ті, що знаходяться в «туристських» країнах із високим рівнем туристської інфраструктури (яка є необхідною для екстремальних туристів). Чи не єдиним винятком є Чорнобиль.

Туроператори, які надають послуги екстремального туризму

Країна	Назва турфірми	Сайт	Адреса електронної скриньки
Вене-суела	JAKERA	www.jakera.com	info@jakera.com
	Vulcanos tours	www.vulcanostours.blogspot.com	vulcanostours@hotmail.com
	Tucan Travel	www.tucantravel.com	adventures@tucantravel.com
	Peregrine Adventures	www.peregrineadventures.com	travel@peregrineadventures.com
	Caracas Travel	http://caracas.travel	info@caracas.travel
	Insight Venezuela	www.insightsvenezuela.com	mail@insightsvenezuela.com
США	Extreme destinations	http://extremedestinationstravel.com	carol@extremedestinationstravel.com
	Merittravel	www.merittravel.com	customerservice@MeritTravel.com
	IPG	www.intrepidgroup.travel	
	South wind adventures	www.southwindadventures.com	
	REI	www.rei.com	

	Deep blue adventures	www.deepblueadventures.com	Reservations@DeepBlueAdventures.com
Італія	Alpine Advantures	www.alpineadventures.travel/language/EN/homepage	info@alpineadventures.travel
	ICNOS	icnosadventures.com	info@icnosadventures.com
	Italia Tours	www.italiatours.com	customercare@euroquest.com
	Exotic Journeys	www.exoticjourneys.com	info@exoticjourneys.com
	Intrepid Travel specialist	www.intrepidtravel.com	
	Edelweiss Bike Travel	www.edelweissbike.com	
ПАР	Cape Xtreme	www.cape-xtreme.com	info@capetoaddo.co.za
	Extreme Nature	www.extremenaturetours.co.za	info@extremenaturetours.co.za
	ESCAPE TO THE CAPE	www.escapetothecape.co.za	shaheed@escapetothecape.co.za
	Detourtrails	www.detourtrails.co.za	info@detourtrails.co.za
	Chaloafrica	www.chaloafrica.com	info@chaloafrica.com
Норвегія	Ving Norge AS	www.ving.no	
	ESCAPE TRAVEL	escape.no	post@escape.no
	Berg-Hansen Reisebureau AS	www.berg-hansen.no	bestilling@berg-hansen.no
	Kilroy Norway AS	travels.kilroy.no	
	Solia AS	www.solia.no	ferie@solia.no
Франція	BELLE FRANCE	bellefrance.com	info@bellefrance.com
	Vertical Air	www.verticalair.com	
	DISCOVER FRANCE ADVENTURES	www.discoverfrance.com	
	MOUNTAIN KINGDOMS	www.mountainkingdoms.com	
	ORIGINAL TRAVEL	www.originaltravel.co.uk	
	Peregrine Adventures	www.peregrineadventures.com	travel@peregrineadventures.com
	INFINITY HOLIDAYS	www.infinityholidays.com.au	
Греція	ATHENS WALKING TOUR	www.athenswalkingtours.gr	
	KEY TOURS	keytours.gr	

	PRIVATE GREECE TOURS	privategrecetours.com	
ОАЕ	UAE tours	www.eatours.ae	booking@emiratessafari.com
	Destination Insight	http://destinationinsight.me	info@destinationinsight.me
	Big Red Motorsports	www.bigreddxb.com	
Канада	Viatour by Tripadvisor	www.viator.com	
	Edge Walk	www.edgewalkentower.ca	EDGEWALKINFO@CNTOWER.CA
Швейцарія	Adventura	www.adventura.ch	bookings@adventura.ch
	Verbier Summits	www.verbier-summits.com	stu@verbier-summits.com
	Trekking Outdoor Team	www.trekking.ch	info@trekking.ch
	SwissChallenge Canyoning	www.swisschallenge.ch	
	Fresh Tracks	www.freshtracks.ch	info@freshtracks.ch
Австрія	Airtime Austria - Professional Tandem Paragliding	www.airtime-austria.com	info@airtime-austria.com
	Reuttener Seilbahnen	www.reuttener-seilbahnen.at	
	Tirol Rafting	www.tirol-rafting.com	office@tirol-rafting.com
Еквадор	CondorTravel	www.condortravel.com	
	Parapentemontanita	www.parapentemontanita.com	
	Alexander Tour SA.	http://alexandertour.com.ec/	alexandertours@hotmail.com
Чілі	Team Xtreme	www.teamxtreme.es	info@teamxtreme.es
	Aguiastour Chile	www.aguiastour.cl	
	Hislandes Aventuras Ltda	http://hislandes.com	
	Bochinche Expediciones	http://bochinhex.com	bochinhex@gmail.com
	Volcano Aventura	www.volcanoaventura.cl	reservas@volcanoaventura.cl
Австралія	Whitsunday Jetski Tours	www.jetskitour.com.au	
	Jetpack Flyboard Adventures	www.jetpackadventures.com.au	
	Skydive Jurien	https://skydivejurienbay.com	

	Ningaloo	http://ningaloomicrolights.com	
	Blue Mountains Adventure Company	http://bmac.com.au	bmac@bmac.com.au
Туреччина	The Travel Shop Marmaris	www.travelshopturkey.com	
	Novaraft	www.novaraft.com	
	Escape Adventures	http://escape.com.tr	info@escape.com.tr
	Evergreen Travel	http://evergreenturkey.com	
	skywalkers paragliding	www.ekstremtatil.com	info@ekstremtatil.com
Зімбабве	Extreme Nature	www.extremenaturetours.co.za	info@extremenaturetours.co.za
	ESCAPE TO THE CAPE	www.escapetothecape.co.za	shaheed@escapetothecape.co.za
Мексика	Outdoor Adventure	www.vallarta-adventures.com	
	Los Veranos Canopy Tour	www.canopytours-vallarta.com	
	Expediciones Huasteca	www.huasteca.com	
	Jetpack Adventures	www.jetpackadventures.com	info@jetpackadventures.mx
Ірландія	Extreme Ireland	www.extremeireland.ie	info@extremeireland.ie
	Daytours Giant	www.giantscausewaytours.ie	info@daytours.ie
Ісландія	Extreme Iceland	www.extremeiceland.is	info@extremeiceland.is
Ки-тай	Windshield Outdoor Sports	www.chinakitesurf.com	
	Tibet tour	www.tibet-tour.com	
	Surf Club	www.surfinghainan.com	
	China skitours	www.chinaskitours.com	

Виникнення, історія розвитку та сучасний стан в Україні

Стосовно питання виникнення екстремального туризму в Україні наявною є певна «прогалина», оскільки відсутнє документальне підтвердження першого екстремального туру в державі. Що ж до відповідного ресурсного потенціалу, то основними осередками розвитку екстремального туризму в країні є такі:

- Гірські річки Карпат (рафтинг)

- Каньйони на материковій Україні (рафтинг)
- Печери Поділля та Криму (спелеотуризм)
- Прибережна зона Криму (дайвінг та водні види екстремального туризму)
- Карпати та Кримські гори (альпінізм, гірськолижний спорт)
- Екскурсії до Зони Відчуження [29]

Туроператори, які пропонують екстремальні тури та послуги

Назва	Сайт	Електронна адреса
Чорнобиль-Тур	https://chernobyl-tour.com	office@chernobyl-tour.com
Турклуб-Тернопіль	www.tourclub.com.ua	tourclub.ternopil@gmail.com
Wild Tour	http://wildtour.com.ua	info@wildtour.com.ua
Академія активного відпочинку «Путешественник»	http://traveller.com.ua	
Екстрим-тур	http://extremetour.com.ua	info@extremetour.com.ua
Rafting Tour	http://rafting-tour.com	admin@rafting-tour.com
Загублений світ	http://lostworld.com.ua	info@lostworld.com.ua
Екстрим-Уікенд	http://extreme-weekend.com.ua	info@extreme-weekend.com.ua
Драйв Карпати	http://drive-karpaty.com.ua	info@drive-karpaty.com.ua
Калина тур	www.kalyna-tour.lviv.ua	kalyna.tur@gmail.com
Бі Тревел	www.beetravel.com.ua	

Популярними видами екстремального туризму є:

Skydiving

- За 40 км від Києва на території аеродрому «Бородянка» асоціація «Пара-скуф» (www.paraskuf.com.ua/) проводить стрибки з парашутом для новачків. Ціна стрибка – 800 грн. Стрибнути тут можна щовихідних та у святкові дні в теплу пору року. Зазвичай сезон триває із квітня по листопад. Тут також періодично проводяться спортивно-тренувальні збори і змагання.

- У Чернігові стрибок із парашутом можна здійснити за 650 грн. Організовує їх Чернігівський авіаційно-спортивний клуб (www.progres.org.ua/). Стрибнути можна щовихідних, інструктаж розпочинається о 9:30.
- У Львівській області в Городоцькому районі на аеродромі Цунів (<http://free-sky.com.ua/>) стрибнути з парашутом також можна на вихідних. Ціна – 500 грн. за стрибок із висоти 800 м. Збір на інструктаж о 10 ранку.
- В Одесі стрибки з парашутом здійснює авіаційно-технічний спортивний клуб «Антей» (<http://parachute.odessa.ua>) . Вартість – від 1 000 грн.
- У Харкові стрибнути з парашутом можна в аеропорту «Коротич». Стрибки організовує Харківський аероклуб (www.aeroclub.net.ua/).

Банджі-джампінг – схожий на роуп-джампінг, проте тут стрибок здійснюється вниз головою із прив'язаними до ніг спеціальними тросами, що кріпляться до кранів або мостів.

- Банджі-джампінг можна випробувати в Києві в Гідропарку. Ціна стрибка – від 300 грн.
- В Одесі команда X-sport (<http://x-sport.org/>) організовує роуп-джампінг із «Фабрики адреналіну». Ціна стрибка – від 290 грн.
- Спробувати роуп-джампінг у Києві можна також на пішохідному мосту, який веде до Труханового острова. Вартість стрибка від 100-200 грн.
- Extremegroup (<http://extremegroup.com.ua/>) організовує роуп- і банджі-джампінг у Запорозжжі. Вартість – 250 грн.
- Пострибати у Львові, Києві, Дніпропетровську, Харкові можна від клубу активного відпочинку «Адреналін».

Скелелазінням можна займатись і на скеледромах, і на природних скелях. Першого в Україні вистачає, а от спробувати себе в ролі скелелазя десь у Карпатах – значно більша розвага. Курси скелелазіння регулярно організовують різні спортивні клуби в усіх куточках України. Ціна таких турів різниться в залежності від міста.

Майже у всіх великих містах України створені громадські об'єднання (клуби), в роботі яких беруть участь любителі *підводного плавання*. Значна частина клубів об'єднана під егідою Федерації підводного спорту і підводної діяльності України. У країні існують також і приватні дайв-клуби, що

працюють на комерційних умовах. В цілому в Україні близько 70 дайв-центрів. Розташовані вони в основному на Чорноморському побережжі Кримського півострова, а також в районі Одеси. Чорне море, звичайно, не порівнюється за красою підводного світу з Червоним, тому багато громадян України вважають за краще їздити в Шарм-ель-Шейх або Таїланд, аніж в Крим. Проте найяскравішим показником рівня «дайверського життя» країни, безумовно, є фестивалі. Наприклад, знаменитий фестиваль «Срібна акула», який збирає щороку дайверів із просторів СНД і Європи. Українські дайвери в більшості своїй молоді – їх середній вік 30 років (у США, наприклад – 36), 77 % дайверів мають вищу освіту (у США – 50 %). В цілому дайвінг в Україні дуже розвинений, чому сприяють і невисокі ціни. Та й кількість туристських фірм, що пропонують цей вигляд відпочинку безпосередньо в Україні, з кожним роком росте. Найбільш популярні місця – Євпаторія, Судак, Новий Світ. Проте центром українського дайвінгу є мис Тарханкут, де зосереджені десятки пам'яток: від гротів та печер до унікального музею під водою. *Вейкбордінг* є комбінацією водних лиж, сноуборду, скейта і серфінгу. Катер буксирує райдера, що стоїть на короткій, широкій дошці. Рухаючись на швидкості 30- 40 км/год з додатковим баластом на борту, катер залишає за собою хвилю, яку райдер використовує як трамплін. Особливо динамічно вейкбордінг став розвиватися на початку 1990-х рр. Він здійснив революцію у водному спорті так само, як свого часу сноуборд в гірських лижах. Із захоплення невеликої групи ентузіастів він перетворився на популярний спорт зі своєю філософією і культурою. Для вейкбордінга потрібний спеціальний катер, але такі катери коштують дорого, тому в Україні з'являються рідко, переважно на Дніпрі. Тож це вид відпочинку майже не розвинений унаслідок високої вартості турпродукту. *Водні лижі* – один з найвідоміших видів активного відпочинку. Це гідна заміна гірським і біговим зимовим лижам. Цей вид спорту постійно прогресував і сьогодні він став настільки видовищем і популярним, що був рекомендований в програму Олімпійських Ігор. Водні лижі в останній час почали активно практикуватися на Чорноморському побережжі. Проте цей вид водного активного відпочинку розвивається тільки його фанатами, тому не є дуже масовим. *Серфінг* – гонки на спеціальній овальній дошці з вуглепластика з шорсткою поверхнею для стійкості, з плавниками стабілізаторами на нижній плоскості. В Україні для серфінга нема належних умов, адже високі хвилі, яке потрібні для занять серфінгом, в Чорному морі відсутні. *Віндсерфінг* – різновид серфінгу та

парусного спорту. Від серфінгу відрізняється невеликим вітрилом, яке кріпиться до дошки. При хорошому вітрі можна розвивати швидкість більш 10-12 м/с. Ну а рекорд на сьогоднішній день – більше 70 км/год. Вартість комплекту спорядження досить висока. В Україні розвинений на рівні любителів, яке катаються в районі Одеси та південного берега Крима. *Каякинг* популярний за кордоном, проте потроху набирає все більшу популярність і в Україні. Це спорт однаків, хоча і не позбавлений командного духу, дає можливість кинути виклик стихії і залишитися з нею один на один. На каяку можна відправитися у водний похід по річці будь-якої складності або проводити ігрові сплави на невеликому відрізку гірської річки, вибираючи окремі перешкоди у вигляді бочок, валів і водопадів і проходячи їх. Природно, щоб відчувати себе упевнено під час сплавів, необхідно володіти базовою технікою. Проте в Україні значно більшої популярності набрав інший річковий екстрим – рафтинг. *Рафтинг* – це екстремальний спуск по гірській річці на каное або спеціальних плотах. Останніми роками він викликає такий величезний інтерес з боку любителів екстремального відпочинку, що більшість придатних для цього туризму гірських річок були освоєні професіоналами, які тепер пропонують рафтинг-тури практично в будь-яку точку світу. Рафт-тури в основному бувають наступних видів: поїздки на день або півдня і багатоденні подорожі. В Україні через наявність розгалуженої річкової мережі є величезні перспективи для рафтингу. І вони вже використовуються. Любителів рафтингу можна побачити на річках Південний Буг (ділянка з Мігейськими порогами), Десна, Черемош, Дністер. Цьому сприяють значна кількість турфірм, які масово з'явилися на цьому напрямку за останні 5 років. Вони використовують новітнє обладнання, що разом з активною рекламою спричинило масовий наплив туристів, та вивело цей вид екстрим-туризму у трійку найбільш популярних.

До *гірських видів екстремального туризму* належать альпінізм, скелелазіння, гірські лижі та сноубордінг. *Альпінізм* вважається найекстремальнішим відпочинком. Сьогодні альпінізм є цілою індустрією, яка рівномірно розвивається і популяризується. Як правило, для сходження прийнято вибирати літо, коли погода дозволяє з мінімальними втратами дістатися до наміченої вершини. Проте любителі гострих відчуттів не зупиняються і взимку, а складні погодні умови і сходження лавини лише додають гостроти подорожі. У гори йдуть, щоб випробувати себе, ризикнути,

здолати все і дістатися до вершини. Альпіністське оснащення коштує дуже дорого, повний комплект якісного спорядження обійдеться екстремальному туристові в 1500-2000 доларів, тому часто беруть спорядження в оренду. Головною проблемою альпінізму в Україні, окрім своєї дорожнечі та малої кількості досвідчених інструкторів, є повна відсутність власних ресурсів, адже Карпати є надто низькими горами для альпінізму. *Скелелазіння* є різновидом альпінізму, головною відмінністю є те, що підйом відбувається по скельному рельєфу, а не по гірському. В Україні він розвинений: у великих містах діють чимало клубів, проте є критична нехватка придатних до скелелазіння районів. Найбільше використовують скельні утворення у Житомирській та Вінницькій областях, Кам'янець-Подільському та Криму. Проводяться фестивалі скелелазіння під Житомиром та у Кам'янець-Подільському. *Гірські лижі* – один з найстаріших видів активного відпочинку. З часом кількість тих, що бажають кататися на гірських лижах не зменшилося, а зросла. До того ж зараз гірськолижний сервіс більше якісний, ніж років 10 тому, не говорячи вже про 70-і та 80-і рр. ХХ ст. Майже на будь-якому гірськолижному курорті є спуски як для професіоналів, так і для новачків. *Сноубордінг* – спуск по снігу з гірських схилів на спеціально обладнаній дошці. Це більш агресивний і активний вид екстриму, ніж гірські лижі. Сноубордінг як окремий вигляд спорту з'явився в Америці в 1960-х. Фанатами новомодного захоплення стали здебільшого серфери, що не бажали сидіти без діла в очікуванні літа. У нашій країні сноубордінг масове визнання отримав в середині 90-х рр. ХХ ст. В Україні набуло значного поширення захоплення гірськими лижами та сноубордом, тому взимку більшість туристів відправляються саме в Карпати, щоб покататися на них. Це зумовлено відносною дешевизною (порівняно із закордонними курортами) та підвищенням технічного оснащення курортів в останні роки. Провідним лідером є Буковель, де існує єдина в Україні «екстремальна» траса для спуску. *Маунтінбайкінг* стає усе більш популярним, не зважаючи на свою дорожнечу. Щоб серйозно займатися маунтінбайкінгом, доведеться витратити немало грошей. В Україні є умови для заняття маунтінбайкінгом – гірські системи Карпат та Криму, які є відносно пологими горами. Проте цей вид туризму так і не набув великої популярності.

До *повітряних видів екстремального туризму* належать парашутизм, групова акробатика, скайсерфінг, бейс-джампінг, польоти на повітряних кулях, дельтапланеризм. З *парашутом* почали стрибати більше півстоліття

тому, але в масовий вид відпочинку стрибки з парашутом перетворилися лише років 15 тому. Зараз існує багато варіантів стрибків з парашутом. Парашутизм – справа небіяка, і тому всі дисципліни мають на увазі серйозну підготовку. Класичний парашутизм включає два різновиди. Перший – стрибки на точність приземлення. Завдання полягає у влученні в мішень певного розміру. Другий – комплекс фігур у вільному падінні. Парашутизм є досить консервативний вид екстриму: сам комплекс фігур не зазнає змін вже багато років. Вимагає вигостреної майстерності і постійності в результатах.

Групова акробатика. Ця дисципліна має за мету побудову максимальної кількості різних фігур командою з кількох парашутистів. Класична кількість парашутистів в команді – 4 або 8. Команда з чотирьох чоловік може побудувати за час вільного падіння близько 30 фігур. Купольна акробатика полягає в побудові формацій з куполів розкритих парашутистів. Цим кардинально відрізняється від інших видів парашутизму, де робота над результатом йде до розкриття парашута (окрім стрибків на точність приземлення). При виконанні фігур купольної акробатики парашути входить в безпосередній контакт з парашутистами інших спортсменів, при цьому часто відбуваються завали куполів. Після того, як всі фігури побудовані, настає етап, коли парашутисти повинні відокремитися один від одного і робити захід на посадку. Це найбільш складна і небезпечна частина вправи. Якщо куполи зачепилися один за одного, навіть приведення в дію замків відчеплення куполу може не допомогти, і купол не відійде. Розкриття ж запасного парашута в такій ситуації досить небезпечно. Це робить купольну акробатику одним з найризикованіших видів парашутизму.

Скайсерфінг – це стрибки з лижами на виконання різних фігур у вільному падінні. З'явився в Україні недавно, тому поки що не став користуватися популярністю. В Україні існує до 15 аеродромів, на основі яких існують авіаційні та парашутні клуби, та на яких здійснюються парашутні стрибки: індивідуальні та групові. Ціни є доволі прийнятними, як для України, тому з кожним роком зростає число бажаючих стрибнути з парашутом. Аеродроми в Україні: Київ (Чайка), Бородянка, Рівне (Воронів), Донецьк (Волноваха), Харків (Коротич), Одеса, Дніпропетровськ, Криму (Коктебель, Севастополь), Вінниця, Чернігів (Прогрес), Глухів. Чималим недоліком поширення цього виду екстремального туризму є значна застарілість обладнання та зношеність авіатранспорту в Україні. *Бейс-джамперу* для заняття улюбленою справою – стрибками з парашутом – не потрібний літак або інша техніка, що літає. Він

обходиться звичайним ліфтом, чи власними руками і ногами плюс альпіністське спорядження. Спортсмен-бейсер дістається даху будівлі, хмарочоса, телевежі, гори або скелі і стрибає з них. Навіть ентузіасти цього виду спорту говорять, що він – один із найнебезпечніших (навіть з-поміж екстремальних). В Україні стрибки з висотних будівель і споруд вважаються дрібним хуліганством і караються відповідно до Кримінального кодексу. Проте таке в нашій країні робили одинаки, адже нема наявних визначних висотних технічних споруд та природних утворень. *Польоти на повітряних кулях* звичайній людині доступні на різних фестивалях, які проходять і в нашій країні. Дальність польоту на повітряній кулі залежить від сили вітру; при середній силі вітру – це 20-30 км. Місце приземлення повністю залежить від метеоумов. В Україні польоти на повітряних кулях розвинені найбільше у 2 містах – Києві та Кам'янець-Подільському. Це малодоступний вид туризму через значні фінансові вимоги до спорядження. *Дельтапланеризм* входить до числа розвинутих видів екстриму. У світі – майже 90 тис. дельтапланеристів, до того ж щороку в повітря піднімаються близько тисячі початківців. Сучасні апарати неймовірно стійкі, міцні, і польоти на них можуть бути обмежені лише погодними умовами і досвідченістю самого пілота. В Україні дельтапланеризм практикується в Карпатах та Криму, що спричинено наявністю полонин (ділянки без лісу) та потужними висхідними потоками повітря. Проте він поки що не набув значної популярності через дорожнечу спорядження.

До *підземних видів екстремального туризму* входять спелеологія та спелеостологія. Печери – це останні «білі плями» на карті світу, остання можливість пройти там, де не ступала нога людини і куди не падав погляд її очей або фотокамер. Дослідженням цього загадкового підземного світу і займаються *спелеологи*. Щоб займатися спелеологією, треба мати серйозну підготовку, причому не лише фізичну, але і технічну, а також психологічну. В Україні є чи не найбільші спелеологічні ресурси у світі: 20 печер з довжиною понад 1,5 км (в т.ч. і найдовша в світі гіпсова – Оптимістична, 240 км) та величезні печерні масиви на Тернопільщині і в Криму. Проте через свою нескладність та однотипну характерність будови, вони не становлять цікавості для спелеологів-екстремалів та уподоб останніх років асимілювали в систему масового туризму в Україні. Спелеостологія тісно пов'язана із спелеологією, проте вона лише набуває поширення в Україні. *Спелеостологія* – це проникнення в підземні міські структури, недоступні

для основної маси людей. В Україні – два осередки: Одеса (катакомби) та Київ (штучні підземні споруди) [29].

Джерела:

1. Словник української мови. Академічний тлумачний словник (1970—1980) [Електронний ресурс] / Режим доступу: <http://sum.in.ua/s/ekstremaljnij>
2. <https://ru.wiktionary.org/wiki/%D1%8D%D0%BA%D1%81%D1%82%D1%80%D0%B5%D0%BC%D0%B0%D0%BB%D1%8C%D0%BD%D1%8B%D0%B9>
3. https://uk.wikipedia.org/wiki/%D0%95%D0%BA%D1%81%D1%82%D1%80%D0%B5%D0%BC%D0%B0%D0%BB%D1%8C%D0%BD%D0%B8%D0%B9_%D1%82%D1%83%D1%80%D0%B8%D0%B7%D0%BC
4. https://en.wikipedia.org/wiki/Extreme_sport
5. http://www.iwwfwakeboard.com/IWWF/Wakeboard_History.html
6. <http://windsurf.mediaforte.com/darby/timeline.html>
7. <http://about-scuba-diving.com/scuba-diving-history/>
8. www.whitewater rafting.com/rafting-info/history
9. www.bulgariaski.com/snowboarding.shtml
10. www.flakezine.com/poppen.html
11. www.burton.com/default/history
12. www.bbc.com/news/uk-england-29819029
13. www.design-technology.org/military.htm
14. <https://en.wikipedia.org/wiki/Paragliding>
15. <http://infotour.in.ua/babkin11.htm>
16. www.ajhackett.com/sochi/history/
17. <http://nadezhdatour.by/ekstremalnyj-turizm/istoriya-razvitiya-ekstremalnogo-turizma.html>
18. www.rae.ru/forum2012/pdf/0122.pdf
19. <http://anydaylife.com/fact/post/806>
20. <https://anydaylife.com/fact/post/674>
21. <https://anydaylife.com/fact/post/298>
22. www.popsci.com/science/article/2012-01/gravity-has-always-been-major-part-my-life
23. www.placestoseeinyourlifetime.com/top-10-exciting-places-to-base-jump-19569/
24. www.worldsnowboardguide.com/resorts/bestresortsintheworld.cfm
25. <http://travel.nationalgeographic.com/travel/top-10/white-water-rafting/#page=2>
26. <http://bnqt.com/2011/11/09/top-10-big-wave-surf-spots-in-the-world/>
27. www.datacube.tv/2015/02/lutschue-mesta-ekstremalnogo-tyrizma.html
28. www.classtravel.com/10-%D1%81%D0%B0%D0%BC%D1%8B%D1%85-%D1%8D%D0%BA%D1%81%D1%82%D1%80%D0%B5%D0%BC%D0%B0%D0%BB%D1%8C%D0%BD%D1%8B%D1%85-%D0%BC%D0%B5%D1%81%D1%82-%D0%B4%D0%BB%D1%8F-%D0%BE%D1%82%D0%B4%D1%8B%D1%85%D0%B0-%D0%B2/
29. www.geolgt.com.ua/images/stories/zbirnik/vipusk19/v197.pdf

2.2. Автомобільний туризм

Етимологія назви

Назва «автомобільний» туризм походить від основного способу пересування під час подорожі, а саме від слова автомобіль, авто (від грец. *αὐτός* – «сам» і лат. *mobilis* – «той, що рухається») – самохідна машина з двигуном внутрішнього згоряння для перевезення пасажирів і вантажів по безрейкових дорогах. [1]

Автомобільний вид туризму з'явився майже одночасно з появою першого автомобіля, який на зорі його створення називали «машиною або візком для туризму». Але широкий розвиток автотуризму в світі почалося після Другої світової війни. Саме на цей період припадає автомобільний бум і, як вислід, розвиток практики туристських поїздок.

Автотуризм (автомобільний туризм, мототуризм, туризм на власному автомобілі, караванінг-туризм, автобусний туризм, автосафарі-туризм) – подорожі туристів до країн або місцевостей, що відмінні від їхнього постійного місця проживання, в яких основним засобом пересування виступає приватний транспорт від фірми або орендований авто- чи мототранспорт.

Сьогодні послуги з туристських поїздок на машині надають спеціалізовані агентства. Вони займаються підбором готелів та хостелів, бронюванням поромів і оформленням віз. Найбільш привабливим цей вид подорожей став саме з тієї причини, що туристи мають можливість планувати свою поїздку самостійно і без сторонньої допомоги, не підлаштовуючись під розклади поїздів і літаків. [17, с.185]

Місце, час та умови появи

Початком історії автомобільного туризму фахівці вважають дату появи першого автомобіля. 29 січня 1886 року офіційно вважають днем народження автомобіля, якому судилося відіграти значну роль в історії людства. Саме в цей день на машину було видано імперський патент за номером 37435, і вже в липні відбулася перша поїздка вулицями Мангейма (Німеччина) перед очима враженої публіки. [5]

Його творцем став Карл Бенц – людина, котрій автомобіль багато чим завдячує (у тому й фактом свого «народження»).

Двомісна машина, керована за допомогою румпеля, розвивала швидкість до 15 км/год. Заради справедливості слід зазначити, що перша

поїздка була короткою – всього 100 метрів, оскільки паливний бак не був передбачений, а запасу пального в плящі, що замінювала його, вистачило ненадовго.

Окрім паливного бака, з часом на автомобілі було встановлено потужніший двигун робочим об'ємом 1,7 літра і двоступінчасту коробку передач. Виробництво Benz Patent-Motorwagen почалося 1890 року, а через три роки з'явилась і чотириколісна модель Viktoria з ще одноциліндровим, але тепер уже 2,9-літровим двигуном потужністю 3-5 кінських сил.

За нею – легкий Benz Velo (1894 р.) з півторасильним двигуном. Ці дві моделі з численними варіаціями кузова і силових агрегатів вироблялися до початку ХХ століття, причому продавали більшість з них не в Німеччині, а в сусідній Франції. [5]

У 1892 р. автомобілі починає будувати французький завод Пежо. Узимку 1895/96 років у США першу серію автомобілів випустила фірма «Дюреа». У грудні 1896 року починає виробництво автомобілів завод у німецькому місті Айзенах. У 1899 році в Турині з'являється первісток заводу ФІАТ.

Останні роки ХІХ століття і перші ХХ століття – час швидкого удосконалювання автомобіля, роки пошуків його найбільш раціональної схеми, основних принципів конструкції його вузлів. [5]

Перші автоподорожі почали здійснювати на початку ХХ століття ті щасливчики, які стали власниками особистого автотранспорту. Звісно – технічні характеристики перших авто виключали можливість тривалих подорожей. Проте навіть поїздки за місто у ті часи можна вважати першими автоподорожами. [7]

Розвиток, сучасний стан та промоція за кордоном

Автомобільний туризм

З часом автовиробники стали активно вдосконалювати транспортні засоби та пристосовувати їх не тільки для звичайного пересування з пункту «А» в пункт «В», а й для туристичних цілей. Водночас держави стали звертати увагу на зростаючу популярність використання авто для подорожей. Як вислід – стали активно будуватися пристойні автошляхи не тільки всередині країни, а й між сусідніми державами.

Найбільшу популярність автомобільний туризм отримав після Другої світової війни. У США в післявоєнні роки добробут громадян став поступово поліпшуватися – країна виходила з економічної кризи. Автомобілебудівні

компанії запрацювали на повну силу і автомандрівки стали набирати популярність. Європа хоч поступалась США, проте теж намагалася не відставати від заокеанського конкурента. Європейські автоподорожі практично не поступалися за популярністю американським. Хоча Америка була попереду ще й завдяки популярності такого відпочинку, як караванінг – подорожі автомобільним будинкам і автопричепам. Американці побачили в будинку на колесах не тільки можливість подорожувати з комфортом, але й постійно жити там. [7]

На теренах колишнього СРСР автотуризм розвивався не так стрімко. У 1950-х зазнала краху ідея уряду організувати прокат автомобілів. Але в 70-х роках на вітчизняний ринок вийшов АвтоВАЗ, який запропонував пересічному обивателю відносно доступні авто. У цей час автотуризм починає набирати масового характеру. Починають будуватися кемпінги та туристичні бази, обладнані для автотуристів. Автоподорожі популяризуються разом з просуванням на ринок нових авто. Проте, все ж, до 1990-х географія автомобільного туризму обмежується межами країни. Лише з початку 90-х наші громадяни колишніх республік СРСР починають здійснювати подорожі за кордон. Найбільш популярні в той час європейські країни: Австрія, Німеччина, Італія, Іспанія і Франція.

Поряд з розширенням меж радянського автотуризму, поїздки усередині країни на тривалі відстані в 90-і роки скорочуються до мінімуму. Це в першу чергу пов'язано з різко зростаючою злочинністю в той час. [7] Автотуристи починають боятися не лише за своє майно, а й за власне життя. Внаслідок цього поступово занепадають кемпінги, забуваються масові автоподорожі.

Відроджуватися автотуризм почав лише на початку XXI століття, та й то лише в суверенних державах, що виникли після розпаду СРСР. У наші дні автотуризм у Росії, Україні і Білорусі починає наближатися за рівнем розвитку до європейського та американського. Таке поняття як «прокат авто» вже ні в кого не викликає подиву. Вітчизняні туристичні компанії пропонують автотури з повним супроводом та підтримкою в інших країнах. Так що вітчизняному автотуристові можна не побоюючись сідати в своє авто чи брати напрокат в іншій країні і просто насолоджуватися подорожжю. [7]

Автобусний туризм

Автобусний туризм є порівняно молодим видом туризму. Початок його розвитку відносять до 70-х років минулого століття. До цього в

різних країнах автобуси використовувалися в основному для трансферів, екскурсій та місцевих поїздок.

У 1986 р. в країнах Європи – зважаючи на загострення конкуренції між залізничними і автобусними компаніями – було створено об'єднання автобусних перевізників – Рада «Евроліній» («Eurolines»), до якої увійшли 33 європейських партнерів. Автобусні компанії виступили під однією торговою маркою, виробили загальну систему автобусного сполучення за наскрізними квитками з загальними стандартами сервісу, правилами і системою знижок.

Сьогодні «Eurolines» – одна з провідних компаній на ринку. Вона обслуговує понад 250 маршрутів по всій Європі, і до неї входять 35 європейських автобусних компаній. З 1992 р. «Eurolines» стала працювати і в Східній Європі. [12, с.23]

Підписання Шенгенської угоди дало новий поштовх до розвитку автобусних перевезень, дозволивши спростити багато формальності. У 90-х рр. середньорічне зростання автобусного туризму становило у середньому близько 1,5%.

Європейська конференція міністрів транспорту (1984 р) виділяє три види автобусного туризму:

- поїздки на рейсових автобусах;
- поїздки на човникових автобусах;
- спеціальні (чартерні) рейси.

В окрему групу виділяються внутрішній туризм і поїздки протягом дня з різними цілями (екскурсії протягом дня, човникове обслуговування аеропортів тощо). [15, с.78]

Будучи економічним видом туризму, доступним широким верствам населення, автобусний туризм постійно розвивається. До цих пір спостерігається тенденція до зростання його обсягів. Пріоритет віддається автобусним турам вихідного дня – досить популярними є 2-3-денні поїздки по містах Європи в екскурсійно-пізнавальних цілях. На другому місці за популярністю – маршрутні тури тривалістю 1-2 тижнів по різних містах також з екскурсійно-пізнавальними цілями.

Сезонність при організації автобусних турів не грає такої великої ролі, як в інших поїздках. Фактично автобусні тури здійснюються протягом усього року. Деякий спад попиту спостерігається в січні-лютому. Протягом цих двох місяців зазвичай на одному маршруті «зайнятий» один автобус. На думку фахівців, при всій важливості цінового аспекту конкуренція на

ринку автобусних турів спостерігається в царині різноманітності маршрутів і якості обслуговування.

Відкриття руху на регулярних міжнародних маршрутах регламентується двосторонніми урядовими угодами, а транзит через треті країни потребує дозволу Комітету з транспорту при Європейській економічній комісії ООН (ЄЕК).

Для спрощення договорів на міжнародні перевезення в рамках Женевської конвенції від 1 березня 1973 р. прийнято Конвенцію про договір міжнародного автомобільного перевезення пасажирів і багажу. Подальші спрощення міжнародних перевезень зафіксовані в Гаазькій (1989 р.) декларації по туризму і Шенгенській угоді для членів Європейського союзу.

Організація туристських перевезень в рамках країн СНД регулюється постановою Міжпарламентської асамблеї держав – учасниць СНД «Про основні принципи співробітництва держав – учасниць СНД у галузі туризму» від 29 жовтня 1994 р. та іншими актами.

У згідно з Європейською угодою про нерегулярні міжнародні перевезення пасажирів автобусами (АСОР), прийнятою в Дубліні 26 травня 1982 р., для нерегулярних міжнародних пасажирських перевезень у країнах Східної та Західної Європи використовується контрольний документ (листи поїздок), який повинен знаходитися на борту автобуса. [13, с.35]

В Україні пасажирським перевізникам (суб'єктам туристичної діяльності, що надають транспортні послуги) для узгодження схеми маршруту і розкладу руху туристських перевезень у Державтоінспекцію необхідно надати такі документи:

- заяву
- копію водійського посвідчення водія
- довідку з місця роботи про стаж роботи водієм автобуса
- копію медичної довідки водія
- акт технічного огляду автобуса
- копію ліцензії підприємства на пасажирські перевезення і ліцензійної картки транспортного засобу
- схему маршруту руху з вказівкою ділянок доріг, населених пунктів, аварійно-небезпечних ділянок, місць зупинки, узгоджених з виконками місцевих рад
- розклад руху [6]

Караванінг

Це подорож на автомобілі, коли той виконує роль «будинку» (тягача будинку). Термін «caravanning» перекладається як «автотуризм з проживанням у автопричепях або автофургонках». Це сучасна форма автотуризму, для якої базою став будинок на колесах. Це кемпінг, що використовує більш спеціалізоване технічне обладнання. Це не лише спеціалізовані автобудинки, але й самохідні кемпінгові автомобілі, які ще називають кампобусами (тобто приєднані до автомобіля причепа різноманітних конструкцій). [8]

Історія «пересувних будинків» була відомою ще у Стародавньому Єгипті. Проте сучасними законодавцями та першопроходцями цих транспортних засобів вважаються американські фургони переселенців на «дикий» Захід. США до сьогодні є найбільш розвинутою країною «комфортабельного автотуризму» і законодавцем мод у караванінгу. Хто захоплюється голлівудськими кінострічками – не раз були очевидцями, як головні герої пересуваються просторими країнами у власних будинках на колесах. Щодо Європи, то тут караванінг почав розвиватися ще в 30-х роках минулого століття. Активнішою в цьому відношенні була Німеччина, але цей рух «помер» з початком Другої світової війни. Проте у другій половині 40-х почалося відродження караванінгу.

Німецький холдинг «Нумег» здійснив революцію у світовій автомобільній промисловості. Тоді у масове виробництво були запущені перші автобудинки, які передбачали розміщення кількох людей і були розраховані на тривалі подорожі. Розміщення у країні достатньої кількості пунктів кемпінгу (обладнані стоянки для кемперів) стали поштовхом для розвитку цього виду відпочинку. Бум автотуризму в Європі припадає на 1960-ті роки. [8]

На сьогодні на Заході пальму першості так і продовжують утримувати німці, також до них приєдналися британці та голландці. Караванінг вже давно став окремою культурою. Культурою людей, які люблять незалежність та свободу. Це не лише один із видів туризму – це новий вид сприйняття світу. Караванери не резервують готелів, не переймаються проблемою квитків на транспорт. Це люди, які обожають рух і відчуття повної свободи. Вони утікають від сірої буденності урбанізації і загазованих місць до серця природи. Заодно не відмовляючи собі у гарячій воді, їжі та предметах повсякденного вжитку. Адже стандартне наповнення сучасного

кемпера – туалет, душ, холодильник, система опалення, плита для приготування їжі, контейнер для води. Вибагливі клієнти окрім цієї базової комплектації можуть отримати і міні-бар, облаштовані меблі, інтегрований куток, тенти на кріплення мотоцикла чи велосипеда.

Паркінги та численні кемпінги стрімко розвиваються, місця нічлігу кемпінгу вже є більшими, ніж може запропонувати готельний бізнес. Таким чином високорозвинена інфраструктура дає значний поштовх до розвитку цього виду туризму. [8]

Історія та сьогодення в Україні

Розвиток автотуризму в Україні в історичному аспекті потрібно розглядати в рамках розвитку цього виду туризму в СРСР, до складу якого довгий час входила Україна.

Розвиток масового автотуризму на теренах колишнього Советського Союзу, у тому числі і в Україні, можна приурочити до введення в дію на початку 60-х років минулого століття радянського автомобільного гіганта на Волзі (ВАЗ). Вже зазначалось, що наприкінці 1950-х зазнала фіаско спроба впровадити методи прокату автомашин для населення.

Вже до 70-х років у країні склалися стійкі традиції автотуризму та інфраструктура. [16, с.43] Стало модним їздити на власному автомобілі у відпустку навіть на вельми далекі відстані, приміром, з Мурманська на узбережжя Чорного моря. Стиль відпочинку і його специфіка на автомобілі були відображені й в кінематографі. На основних автомобільних дорогах і туристських напрямках європейської частини СРСР була створена мережа кемпінгів. В основному вони представляли собою літні будиночки з мінімумом зручностей, загальним туалетом і спільним блоком для приготування їжі. Основним їхнім достоїнством було те, що вони розташовувалися на популярних туристських маршрутах та надавали місце для стоянки автомобіля і символічну охорону.

Були розроблені і продавалися через широку книготорговельну мережу огрядні атласи та спеціальні буклети з автомобільними туристськими маршрутами у вигляді схем-карт і коротких пояснень до об'єктів екскурсійного показу, розташованих на маршруті. За допомогою цих посібників автомобіліст міг орієнтуватися на місцевості, розраховувати свій денний автопробіг від однієї ночівлі до іншої, знайти заправні станції і СТО.

У ті роки автомобіліст, відправляючись у далеку подорож, ризикував навіть через незначну поломку залишитися ночувати на дорозі. Правда, в той

час дуже широко була розвинена водійська взаємовиручка. І навіть не надто розвинена мережа заправних станцій не становила проблему: на дорозі запросто можна було «стрельнути» п'ять-десять літрів бензину, та й коштував він відносно недорого. А ось відсутність широкої мережі станцій технічного обслуговування, нестача запчастин і, як наслідок, черги на ремонт автомобілів, зазвичай були сильним стримуючим фактором розвитку цього виду туризму. [16, с.44]

Слід зазначити, що в доперестроєвські часи соціальна напруженість в суспільстві не була настільки сильною і, практично без ризику, можна було заночувати в наметі або в машині на перегоні. Автотуристи ставили намети в найпростіших кемпінгах, місцеві жителі привозили сільгосппродукцію, також продовольство для туристів підвозилося на автолавку. Але, незважаючи на певні труднощі, автотуризм активно розвивався. Врешті-решт, людина купує автомобіль для того, щоб на ньому їздити і подорожувати.

Організований автобусний туризм був розвинений менше, оскільки населенням широко використовувалися залізничний і повітряний транспорт, який на той час мав відносно невелику вартість. Тому автобуси в основному використовувалися всередині регіонів для проведення екскурсій.

На зламі 1980-х – 1990-х сталися глобальні політико-економічні події і зміни, які мають вирішальне значення у розвитку автотуризму. Перше – це подія світового масштабу – розпад СРСР. Інша епохальна подія – в Україні було дозволено ввезення автомобілів з-за кордону. Тож на початку 90-х в Україну хлинув потік автомобілів. Якщо на початку це були дешеві, дуже старі, то поступово клас автомашин поліпшувався. У країні склалася цікава ситуація: з одного боку, кількість автомашин різко збільшилися, що повинно було привести до бурхливого розвитку автотуризму, з іншого боку, політична та економічна ситуація була вкрай не сприятлива.

Склалася і різко загострена соціальна напруженість у суспільстві. Під час розгулу криміналу у 1990-1996 роках подорожі по дорогах Україна були пов'язані з реальною небезпекою і не тільки для майна. Результат не забарився: відбулася повна втрата зароджених в підсоветський час традицій та інфраструктури автомобільного туризму. Більшість кемпінгів були просто закинуті як незатребувані. Була зруйнована система спортивного автотуризму.

Через утворення нових державних кордонів, розроблені та випробувані маршрути виявилися важко реалізованими, а митні та прикордонні перепони не настільки важкими, як непередбачуваними. Перетин кордону на автомобілі став суттєвою перешкодою, перш за все організаційною (через непристосованість контрольно-пропускних пунктів з обох боків кордону до напливу подорожуючих процес перетину кордонів займав три-чотири днів). Прибалтика, Кавказ і навіть Росія практично випали з ареалу подорожей. Нові ж туристські маршрути не створювалися.

Початок нового тисячоліття в Україні позначився певною стабілізацією політичної та економічної обстановки. Знову почали створюватися передумови для розвитку автотуризму всередині країни. Кількість автомобілів у населення стала стійко зростати. Громадяни України стали активно освоювати і зарубіжні простори, насамперед, у Польщі, Німеччині, Італії. [16, с.45]

Особливості (підвиди)

Різні інтернет-джерела та автори не є однаковими щодо визначення підвидів автомобільного туризму. Тож назовемо такі:

- Подорожі з використанням власного або орендованого авто (машини)
- Автобусний туризм
- Караванінг
- Мототуризм (який також можна віднести до спортивного туризму)
- Сафарі (як варіант спортивного або екстремального туризму)
- Хіч-хайкінг або подорож автостопом

Турфірми (іноземні та вітчизняні), що пропонують послуги цього виду туризму

Подорожі автомобілем можна віднести до неорганізованого виду туризму, зазвичай такі туристи не звертаються за послугами в туристські агенції. На українському ринку представлено значну кількість турфірм, які займаються організацією власне автобусних турів, їм суттєво поступаються числом ті, які організують тури на власному автомобілі туриста (маршрут, харчування, проживання, екскурсії, візи та інші супутні послуги).

Найпопулярнішими є такі:

- «Аккорд-тур» (Львів). Турфірма займається продажем автобусних турів Україною та Європою. Реквізити: www.akkord-tour.com.ua,

- https://vk.com/akkord_tur, <http://ok.ru/akkordtur>, https://twitter.com/Akkord_Tur [2]
- «Краина Ю Эй» (Київ). Туроператор пропонує великий вибір автобусних турів Україною. Реквізити: <http://kraina-ua.com/>, <https://vk.com/club16177714>, www.facebook.com/kraina.ua, https://twitter.com/Kraina_UA [9]
 - «Пілігрим» (Львів). Компанія пропонує подорожі на автобусі Європою та Україною. Реквізити: <http://piligrim.lviv.ua/>, https://vk.com/piligrim_lviv, www.facebook.com/lvivpiligrim, <http://ok.ru/turfrmaplg> [10]
 - «Унікальна Україна» (Львів). Організовує автобусні тури Україною, а також надає можливість замовити індивідуальний автомобільний тур. Реквізити: <http://uu-travel.com/>, www.facebook.com/UUtravel [14]
 - «Всесвіт» (Львів). Займається продажем автобусних турів та організацією турів на власному авто Україною та Європою. Реквізити: www.wseswit.lviv.ua/, www.facebook.com/wseswitlviv [3]
 - «Євроклуб» (Львів). Турфірма пропонує автобусні тури Україною та Європою, а також створює індивідуальні автомобільні тури. Реквізити: <http://euroclubs.com.ua>, <https://vk.com/touropoperator.euroclub>, www.facebook.com/euroclubs.com.ua [4]
 - «Портал-тур» (Львів). Займається продажем автобусних турів Україною та Європою, а також пропонує готові тури на власному авто (з власним трансфером). Реквізити: www.portal-tour.com.ua [11]

Джерела:

1. Автомобіль. Словник української мови [Електронний ресурс] / Режим доступу: <http://sum.in.ua/s/avtomobilj>
2. Аккорд-тур [Електронний ресурс] / Режим доступу: <http://www.akkord-tour.com.ua/>
3. Всесвіт [електронний ресурс] / Режим доступу: <http://www.wseswit.lviv.ua/>
4. Євроклуб [електронний ресурс] / Режим доступу: <http://euroclubs.com.ua/>
5. З історії автомобілів. Перший автомобіль [Електронний ресурс] / Режим доступу: <http://korysne.co.ua/z-istoriji-avtomobiliv-pershyj-avtomobil/>
6. Закон України "Про автомобільний транспорт" [Електронний ресурс] / Режим доступу: <http://zakon.rada.gov.ua/go/2344-14>
7. Історія автомобільного туризму [Електронний ресурс] / Режим доступу: <http://vseoturizme.com/uk/avtomoblnij-turizm/194-istoriya-avtomobilnogo-turizma.html>
8. Караванінг [Електронний ресурс] / Режим доступу: <http://vorobus.com/2010/09/karavaning.html>
9. Краина Ю Эй [Електронний ресурс] / Режим доступу: <http://kraina-ua.com/>
10. Пілігрим [Електронний ресурс] / Режим доступу: <http://piligrim.lviv.ua/>
11. Портал-тур [Електронний ресурс] / Режим доступу: <http://www.portal-tour.com.ua/>

12. Прейгер Д., Малярчук І. Розвиток іноземного туризму в Україні в контексті розбудови міжнародних транспортних коридорів // Економіка України. – 2001. - № 6.
13. Сорк Д.И. Туризм. Транспорт. – М.,1997. – 160 с.
14. Унікальна Україна [Електронний ресурс] / Режим доступу: <http://uu-travel.com/>
15. Фастовець О.О. Організація транспортних подорожей і перевезень: Навчальний посібник. – К.:Музична Україна,2003. – 190 с.
16. Федорченко В.К., Костюков О.М. Історія екскурсійної діяльності в Україні: Навч. посібник. - К.:Кондор,2004. – 166 с.
17. Шандор Ф.Ф., Кляп М.П. Сучасні різновиди туризму: Підручник. – К.:Знання,2013. – 334 с.

2.3. Археологічний туризм

У ХХІ столітті, у час бурхливого розвитку індустрії міжнародного туризму важливого значення набуває фактор популяризації останніх досягнень науки, пам'яток історії та культури засобами туризму. Манільська Декларація Всесвітнього туризму (1978 р.) завважує, що сучасний туризм відповідає основному праву людини на відпочинок, проте Декларація також зазначає, що «у практиці туризму елементи духовності повинні брати гору над технічними та матеріальними». Ці духовні елементи, будучи «загальним завершенням людського існування, повинні бути постійним внеском в освіту, рівність у долі націй, духовного визволення людини по відношенню до тотожності та гідності, утвердженню неповторності культур та поваги моральної спадщини людей» [1].

На туристичних маршрутах увагу туристів все більше привертають пам'ятки найдавнішої історії людства, зокрема, первісної археології. Вони поділяються на нерухомі (місця первісних стоянок, кургани, поховання тощо), а також рухомі (знаряддя праці, речі побуту, прикраси тощо), виявлені під час розкопок. Зазвичай, останні зберігаються в музеях, поповнюючи музейні експозиції. І ті й інші пам'ятки являють собою об'єкти туризму. Питання полягає в тому, як краще налагодити їх використання для потреб туризму. Зважаючи на це, цікавим є досвід ряду європейських країн і США щодо організації музеїв та туристично-екскурсійних маршрутів по пам'ятках первісної археології та природничої історії, методологічні принципи яких можуть бути використані у музейній справі та музейному будівництві України [2].

Ще задовго до офіційного визнання пам'яток первісної археології об'єктами історико-культурної спадщини, Великобританія була однією з перших європейських країн, де подібне ставлення до пам'яток знайшло своє

відображення в діяльності видатних представників науки і культури. Так, знамениті Стоунхендж, Евебері біля м.Солсбері у Вільширі, які збудовані близько III – I тис. до н. е. (у 1986 р. ці пам'ятки та прилеглі території занесені до Списку Всесвітньої спадщини), ще на початку XVII ст. визначним архітектором Ініго Джонсом (1573-1652) розглядалися як об'єкти, котрі можуть бути використані з туристично-екскурсійною метою. Він зробив перший план та графічну реконструкцію Стоунхенджу. Наприкінці XVII ст. художник Обрей виконав точний план пам'ятки. Відомі маляри Джозеф Меллорд Уільям Тернер (1775-1851) та Джон Констебль (1776-1837) першими озвучили потребу музеєфікації пам'ятки. Проблеми, пов'язані з музеєфікацією Стоунхенджу почали частково вирішуватись з 1901 р., коли археолог Уільям Гоуланд із Королівської школи майна (Південний Кенсінгтон) розпочав дослідження пам'ятки. Наступним етапом у справі музеєфікації пам'ятки став 1976 р. Саме в цей час Пітер Ллойд Джонс з Кенсінгтонського Політехнічного інституту розробив генеральний план «Доісторичного парку під відкритим небом навколо Стоунхенджу», вислідом якого стало регулярне проведення систематичних реставраційних заходів на пам'ятці. Сьогодні парк обладнаний входом, що являє собою тунель під дорогою; підземними датчиками, які реєструють наземні коливання, а також сприяють регулюванню потоку відвідувачів. Також створено спеціальний настил для ґрунту, що сприяє його збереженню, обладнані стежки для відвідувачів. Навколо Стоунхенджу створено інфраструктуру з обслуговування туристів, яка містить, зокрема: гудроноване шосе, автостоянку, приміщення для продажу квитків, кафе, крамниці тощо [2].

У 1991 р. у Британському музеї природничої історії створено нову експозицію з екології. У ній були представлені оригінали-моноліти з Стоунхенджу, збереженість яких не могла бути забезпечена в автентичному середовищі. Вони слугують екраном, на якому демонструються унікальні кадри, що розповідають про історію життя на Землі.

Прикладами своєрідних музеїв під відкритим небом можуть слугувати також досліджені поселення доби неоліту на острові Гернсі – Ле Фуаяж та в Ейшліпарку (Ірландія), рештки яких законсервовані. Ці нерухомі пам'ятки первісної археології відвідуються туристами.

Значний досвід використання пам'яток первісної археології у туристично-екскурсійній діяльності має Франція. Унікальним науково-дослідним та культурно-освітнім центром з вивчення суспільства є Музей

Людини (Париж), який є не тільки Національним інститутом, а і Музеєм світової культури.

Музей Людини створено у 1928 р. на основі приватних колекцій і з 1937 р. розташовано у палаці Шайо. Музей складається з шести поверхів, загальною площею 17 тис. кв. м, з них у 1964 р. було відведено власне для Музею 6 500 кв. м, в інших приміщеннях містяться фонди, технічні служби та наукові інститути.

Величезною популярністю у Франції користуються регіональні музеї археології, їх слід відрізнити від вітчизняних краєзнавчих та історико-краєзнавчих. Регіональні археологічні музеї створено на місці розкопок або поблизу досліджених та досліджуваних пам'яток, у замках або спеціально збудованих будинках. За видами експозицій регіональні археологічні музеї-стоянки (переважно палеолітичного, мезолітичного та неолітичного часу) класифікуються на такі типи:

1. Музеї-стоянки, експозиція яких висвітлює історію дослідження певної пам'ятки і побудована за комплексно-тематичним принципом (Музей передісторії м.Солютре у печері Солютре, департамент Сена-та-Луара; Музей передісторії м. Ніцца у печері Терра Амата, департамент Приморські Альпи).

2. Музеї-стоянки, експозиція яких характеризує історію дослідження пам'яток різних епох цього або інших регіонів і побудована за комплексно-тематичним принципом у хронологічному порядку та функціональним призначенням, або у хронологічному порядку (Музей Археології гротів Ази, департамент Сена-та-Луара).

3. Музеї-стоянки як об'єкти музейного показу зі спеціально збудованим поруч приміщенням, де створено Музей археології, в якому містяться колекції різних епох цього або інших регіонів (музеєфікована печера Ориньяк та Музей передісторії у м.Ориньяк, департамент Верхня Гаронна; музеєфікований грот Пеш-Мері та Музей Амеді-Леморі у м.Кабрере, департамент Лот).

4. Музеї-стоянки як окремі об'єкти музейного показу переважно для вчених, з спеціально збудованою поруч копією, що відтворює цю пам'ятку і слугує як експонат для широкого загалу (музеєфікована печера Нію та її копія, департамент Ардеш, музеєфікована печера Ласко та її копія, департамент Дордонь) [2].

У Франції функціонують близько 20 експериментальних поселень під назвою «Археодром» [13]. Один із перших «Археодромів» було створено у 1980 р. Асоціацією та Муніципальним Товариством Париж-Рен-Рон. Його також називають «уявним музеєм» [14]. На думку його засновників цей «Археодром» повинен істотно відрізнятись від традиційного музею. Відвідувачам надана можливість самим розташовувати предмети або їх фрагменти у вітринах за типологічною класифікацією або у хронологічному порядку. «Археодром» повинен бути репрезентованим не тільки даними археології, але і природничо-історичних наук. Також необхідно залучати і дані етнології. Все це дає можливість вважати «Археодром» експериментальною лабораторією, яка сприяє пізнанню способу життя первісних людей.

Досвід популяризації пам'яток первісної археології мають також країни Центральної Європи, зокрема Польща, Чехія, Словаччина та Болгарія. Так, у Біловезькому Національному парку (Польща) ще в 1920 р. було створено Природничо-науковий лісовий музей. Цей Музей є немовби вступом до вивчення парку. Навколо Музею розташовані ресторани, готелі та інші служби для обслуговування туристів. Музейна інституція являє собою суцільноскляне приміщення, експозиція якого складається з двох частин: Історичної та Природничої.

У 1994 р. у Чехії з метою популяризації наукових досягнень у галузі археології створено Громадську Асоціацію з реконструкції археологічних об'єктів (РАО). Вона є науково-освітнім центром. У 1995 р. за ініціативою її голови І.Плейнерової у районі Прага-Троя на Фарках, на правому березі р.Влтава, де у 1974 р. виявлено пізньогальштатське поселення доби раннього залізного віку, було вирішено створити Археопарк загальною площею 2 га. У 1996 р. за участі фахівців із відділу археології Празького міського музею М.Фрідріхової, М.Слабіни та фахівців з Ботанічних садів Прага-Троя розроблено генеральний план Археопарку. На початку 1998 р. вже почали функціонувати дві його зони. Перша зона є ядром Археопарку, що демонструє реконструкцію поселення, яка складається з палісаду, що являє собою частину укріплень. Вони були збудовані 2500 років тому. Реконструйовано дубові стовбури висотою 3-3,7 м, культову будівлю та три житла. Друга зона – це так звана експериментальна зона Археопарку. Тут відвідувачі мають можливість брати участь в експериментах, що дають змогу уявити господарство та побут досліджуваного поселення. Тут можна

ознайомитись з помолом зерна, випічкою хлібних коржів, виробництвом тканин, фарбуванням текстилю, виробництвом кераміки, виплавною залізної руди тощо. Археопарк включений у Празькі Ботанічні сади. Фінансування цього проекту здійснюють Празький благодійний археологічний фонд для захисту культурної спадщини, Організація Квідо Шванк та Празький фонд розвитку громадянського суспільства. Археопарк прилягає до районів Праги 7 і Праги 8. Менеджерами Празьких Ботанічних садів також розроблено проєкт з відтворення природного середовища за часів існування поселення. У червні 1998 р. на Природничо-науковому факультеті Університету ім.Масарика (Брно) відбулась конференція, присвячена методиці популяризації досягнень антропології та археології. Було обговорено проблеми щодо відтворення побуту мисливців на мамутів, життєдіяльності людини за доби первісності та середньовіччя.

У Східній Словаччині музеєфіковано і включено до туристично-екскурсійного маршруту печеру Доміца, в якій виявлено рештки поселення буковогорської неолітичної культури, що існувало 6100 років тому [18]. Печера входить до природного заповідника – Ландшафтної області Словацький Карст. Карстова печера Доміца розташована у південній частині Силезької рівнини неподалік Кечова (округ Рожнява) і разом з печерою Барадла (Угорщина) вона являє собою печерну систему довжиною 21 км. На території Словаччини Доміца має довжину 5080 м. Печера відкрита у 1926 р. і систематично досліджується з 1932 р.

Печерний лабіринт складається з зали «11 вогнищ», де виявлені рештки житлових конструкцій, «зали гончара», в якому збереглись залишки виробництва (вдалось реконструювати 200 посудин). У цій же залі збереглись сходи. Також виявлено «священний» коридор, де на висоті близько 60 см над неолітичним горизонтом підлоги печери, на синтровоному покритті стіни збереглись три малюнки, виконані деревним вугіллям. Живопис законсервовано. Печеру обладнано входом, дверима, що замикаються, та електричним освітленням.

Унікальний Музей створено у природній печері, що знаходиться в Рудопському Карсті м.Чепеларі (Південна Болгарія). Музей засновано у 1967 р. і у 1975 р. печеру відкрито для туристів. У ній розташовується експозиція, яка має шість тематичних розділів: 1. Мінералогія. 2. Петрографія. 3. Наземний і підземний карст. 4. Біоспелеологія. 5. Печерна палеонтологія. 6. Печерна археологія – печера як житловий об'єкт.

Вартим уваги є досвід вчених США з музеєфікації природничо-історичних об'єктів. Так, у Національному парку штату Юта створено Музей динозавра. Над значним природним масивом, де зафіксовані місця виявлення решток динозаврів, з метою збереження, експонування та подальшого дослідження збудовано музей-павільйон. Він складається з двох поверхів: перший поверх – це експозиція *is situ* (артефакт, який не було переміщено з місця свого початкового розташування), що являє собою обладнану галерею вздовж усіх розкопів; тут також розташоване бюро для обслуговування туристів, службові приміщення. Другий поверх – це науково-дослідчий центр, в якому обладнанні приміщення для геологів та інших спеціалістів, бібліотека, конференц-зал, кабінети для індивідуального перегляду діафільмів, кафетерій. Балкони, переходи, оглядові майданчики дають можливість повного огляду та робочого підходу до розкопів. Значна поверхня скляного павільйону забезпечує добре природне освітлення.

У серпні 1966 р. у містечку Рокі-Хілл, на південь від Хартфорда (штат Коннектикут) створено Музей Природничої історії. Він являє собою павільйон *is situ* на площі 850 кв. м, де виявлені на глибині 376 м від поверхні корінні породи, що покриті скам'янілими відбитками слідів динозаврів.

З метою поглиблення атрактивності експозиції, що дає змогу залучити широке коло відвідувачів, у Музеї Природничої історії м.Анністон (штат Алабама) було виготовлено штучну печеру, яка стала експонатом Музею. Перед тим, як зробити конструкцію, вчені вивчили природні печери штатів Алабама, Огайо, Флорида та Аризона. Відтворення печери в експозиційному залі, що займає площу 120 кв. м та висотою 7 м, тривало 3,5 років. Для того, щоб печера була більше схожою на природну, встановлено водні насоси для розливу води на «прикраси», а також відтворено холодне повітря. Для імітації життя у печері розміщені виготовлені штучні зразки фауни: летючі миші тощо. Цей об'єкт викликає зацікавленість у відвідувачів-екскурсантів, туристів і сприяє поширенню знань про природу і тваринний світ, усвідомленню потреби зберігати природну спадщину [2].

За кількістю пам'яток первісної археології Україна може змагатись з будь-якою європейською країною, але їй бракує практично діючих комфортабельних екотуристичних маршрутів, які б забезпечували вільне оглядове сприйняття туристами цих об'єктів у їх безпосередньому взаємозв'язку з природним ландшафтом. Складовою частиною організації цих маршрутів є створення заповідників у місцях концентрації пам'яток

первісної археології, обладнання і музеєфікація окремих пам'яток. Дослідники визначають, що на місці розкопок таких пам'яток, які мають велике наукове значення, потрібно створювати музеї під відкритим небом, де кожна пам'ятка археології повинна виступати як об'єкт музейного показу. Проте багато пам'яток, зокрема палеоліту – Королево (Закарпатська обл.), Анетівка 2 (Миколаївська обл.), мезоліту – Мирне (Одеська обл.), які мають світове значення і досліджені на широкій площі, не можуть бути музеєфікованими внаслідок відсутності таких категорій речових джерел, як рештки жител, поховань. Тому, при музеєфікації потрібно враховувати наступні критерії:

- багаторічне дослідження археологів і фахівців природничо-історичного профілю пам'ятки за участю реставраторів. Врахування всіх культурних шарів пам'ятки,
- наявність різної категорії джерел і різнопланової польової документації. Вивчення інтерпретацій археологічних джерел і вибір найбільш науково обґрунтованої (можуть існувати кілька гіпотез стосовно відтворення стародавнього поселення, а на місці розкопок відтворюється лише одна з них).

Слід також звернути увагу на те, що відвідувачам цікаво «відчутти» «життя» досліджених та досліджуваних поселень, побачити предмети у процесі їхнього виготовлення. Це допомагає з'ясувати спосіб життя стародавньої людини. Зважаючи на це, необхідними є анімація пам'ятки та створення сучасної інфраструктури. Однією з ефективних форм активізації сприймання відвідувачами досягнень первісної археології в Україні є створення археологічних «скансенів» та археологічних «діснейлендів», що можуть бути включені не лише до державних екотуристичних маршрутів, а й до міжнародних [6].

Крім археологічних «скансенів» - «діснейлендів», які повинні складатися з музеєфікованих пам'яток та павільйонів, де демонструються усі можливі варіанти реконструкцій археологічних об'єктів, а також відтворюється побут та господарство їхніх мешканців, також можливе створення окремих екотуристичних маршрутів по пам'ятках первісної археології України:

1. Палеолітичні пам'ятки басейну Середнього Дніпра (територіально охоплюють Чернігівську, Полтавську та Київську області): Пушкарі 1, Мізин (у с.Мізин є краєзнавчий музей), Межиріч (проводиться музеєфікація

пам'ятки), Добранічівка (музеефікований четвертий господарсько-побутовий комплекс).

2. Багатошарові поселення Подністров'я: Молодово 1, Молодово 5, Кормань 4, що характеризують розвиток людської культури за доби палеоліту-мезоліту та трипільське поселення Поливанів Яр (Чернівецька обл.).

3. Печера Молочний Камінь (в ній знайдені рештки короткочасної стоянки мисливців, які полювали на печерного ведмедя – пізній палеоліт). Знаходиться на території Угольського флористичного заповідника Закарпатської обл.

4. Амвросіївська стоянка та кістковище (пізній палеоліт) (Донецька обл.).

5. Фінальнопалеолітична – ранньомезолітична стоянка В'язівок 4-А (Полтавська обл.).

6. Стоянки людини кам'яного віку у гротах та печерах Криму. Багато з них багатошарові – Кіік-Коба, Вовчий Грот, Ак-Кая (Біла Скеля), Чокурча (рештки законсервовано), Грот-Сюрень, Шан-Коба, Сюрень 2, Таш-Аір 1, Заміль-Коба 2.

7. Державний історико-культурний заповідник «Кам'яна Могила» (Запорізька обл.).

8. Багатошарове поселення Михайлівка (енеоліт) (Херсонська обл.).

9. Трипільські поселення-гіганти: Майданецьке, Тальянки (у с.Тальянки створюється Музей трипільської культури), Веселий Кут (Черкаська обл.).

10. Укріплення доби бронзи на острові Мала Хортиця (Запоріжжя), що входить до Національного заповідника «Хортиця». У місті є краєзнавчий музей.

11. Поселення доби пізньої бронзи в урочищі Дикий Сад у м.Миколаїв. У місті діє краєзнавчий музей. Поселення Виноградний Сад доби бронзи (Миколаївська обл.) [4].

Осередком археологічного туризму в Чернігівській області та загалом усієї України є Шестовиця, розташована в екологічно чистому сосновому лісі на березі Десни за 20 км від не менш старовинного та древнього Чернігова. Шестовиця – один із найбільших таборів вікінгів – найманців київського князя кінця IX – XI століть.

Територія городища займає біля 1 га, посади – 25 га, подолу – 15 га. Шестовиця є пам'ятником Міжнародної археологічної експедиції з 1998 р. За

цей час в різних частинах цієї території було знайдено біля 10 тисяч квадратних метрів поховань та біля 200 поховань дружинної верхівки. Водочас Шестовиця є одним із найяскравіших свідоцтв причетності наших місцин до європейської християнської цивілізації. На основі експедиції працює єдина в Європі літня міжнародна польова школа молодих археологів, в якій щорічно проходять стажування 30-50 студентів та молодих вчених з країн Європи та Америки: від Норвегії на півночі до Ізраїлю на півдні, від Канади на заході до Японії на сході [5].

Археологічні «діснейленди» доцільно створювати у місцях концентрації пам'яток, які не можуть бути музеєфікованими, але їх природний ландшафт дозволяє ці території оголосити геолого-археологічними або природничо-археологічними заповідниками. Це, зокрема райони багат шарового поселення Королево (палеоліт) (Закарпатська обл.), Листівка 13, 1,2 (палеоліт) (Миколаївська обл.) багат шарового поселення Пугач (мезоліт, неоліт, енеоліт, пізня бронза) (Миколаївська обл.), Мирне (мезоліт) (Одеська обл.).

Завважимо, що масовий туризм негативно впливає на збереженість пам'яток, особливо це стосується наскального живопису та печер. Тому визначні фахівці в царині консервації та реставрації цього виду пам'яток, зокрема Жан Клод – Президент Міжнародного Комітету з наскального живопису, створеного ЖОМОС, д-р, проф. Еммануель Анаті – директор Суспільного Центру з вивчення доісторії (Італія), Роберт Дж. Беднарік (Австралія) вважають, що доступ до таких пам'яток повинен бути обмеженим і дозволятися лише вченим, а для широкого кола відвідувачів слід поблизу таких об'єктів створювати павільйони-копії.

Саме, археологічні «скансени» та археологічні «діснейленди» можуть стати справжніми дієвими методичними, науково-дослідними та культурно-освітніми закладами з популяризації досягнень первісної археології. У таких закладах необхідно встановити Інтернет-центри, якими могли б користуватися не тільки вчені, музейні працівники, бібліотекарі, а й широкий загал. Реалізація таких проектів потребує значних коштів, але вони досить швидко окупляться за рахунок відвідувачів, а їхнє створення дає можливість надання роботи фахівцям різних професій.

Отже, Україна має значний ресурсний потенціал для розвитку археологічного туризму [4; 5].

Джерела:

1. Гудзевич А. В., Любченко Є. В. Рекреаційно-туристичний потенціал Південно-східного Поділля // Туристично-краєзнавчі дослідження. Випуск 2. – К.: ЧП Кармаліта, 1999. – С. 237-248.
2. Кепі Д. В. Зарубіжний досвід популяризації пам'яток археології та його використання для потреб туризму в Україні // Туристично-краєзнавчі дослідження. Випуск 2. – К.: ЧП Кармаліта, 1999. – С. 540-549
3. Кронус А. О., Сюткін С. І. До кадастру туристичних ресурсів Сумської області // Туристично-краєзнавчі дослідження. Випуск 2. – К.: ЧП Кармаліта, 1999. – С. 250-262.
4. Оленковський М. Л. Археологічні туристичні ресурси Херсонщини // Туристично-краєзнавчі дослідження. Випуск 2. – К.: ЧП Кармаліта, 1999. – С. 472-484.
5. http://siver-obereg.at.ua/publ/arkheologichnij_turizm/3-1-0-96
<http://deshevihoteli.com/novyny/2010/02/24/arheolohichni-tury-zyavlyatsya-v-krymu/>
6. www.ukrainiantour.com/ua/tours/tour/askaniya-nova-nepovtorimoe-priazove/

2.4. Водний туризм

Водний туризм – один з різновидів туризму, в основі якого подолання маршруту водною поверхнею. Назва походить від середовища руху (пересування), що визначає способи його додання та транспортні засоби.

До водного туризму належать:

- *рафтинг* – вид екстремального спорту, швидкісний спуск гірською річкою з порогами на надувному човні (рафті), плоту або на байдарці [5].

- *каякінг* – вид спорту й також дозвілля, який полягає у плаванні на воді у вузьких довгих човнах – каяках (довжина від 2,7 до 5 метрів, ширина від 50 до 80 см) [5]. Рафтинг та каякінг часто об'єднують під назвою *сплави по річках*.

- *віндсерфінг* (від англ. wind – «вітер» і surfing – серфінг, «катання на хвилі») – вид вітрильного спорту, в основі якого лежить майстерність управління на водній поверхні легкою дошкою невеликого розміру з встановленим на ній вітрилом [7]

- *кайтсерфінг* (від англ. kite – повітряний змії, surfing – серфінг, «катання на хвилі») або кайтинг – водний вид спорту, основою якого є рух по поверхні води під дією сили тяги, що розвивається утримуваним і керованим спортсменом повітряним змієм (кайтом) [6]

Перші маломірні судна для рафтингу, каякінгу, сплавів по річках були створені народами Півночі (алеутами, ескімосами, чукчами,

північноамериканськими індіанцями). Сучасні ж судна з розважальною та туристичною метою були спроектовані у Великобританії та Німеччині [1]

Перші прообрази парусної дошки для віндсерфінгу були створені у Полінезії, а комерціалізувались ці винаходи значно пізніше (у ХІХ-ХХ ст.) у Великобританії та США.

Батьківщиною перших повітряних зміїв, механізм дії яких став основою кайтсерфінгу, був Китай; у сучасному розумінні кайтсерфінг походить з Великобританії, Франції, США.

Особами, з якими пов'язано виникнення підвидів водного туризму Джон Мак Грегор у 1865 р. побудував аналог ескімоського каяку («Роб-Рой», довжина - 4,5м, ширина – 0,7 м) та пройшов на ній багато річок і озер Центральної та Північної Європи, а також Балтійське море, Червоне море та Суецький канал. У 1866 р. заснував перший в світі клуб любителів греблі на байдарках і каное [2; 14].

Пітер Чілверс – англієць, винахідник парусної дошки; у 1958 році, у віці 12 років, створив прототип сучасного віндсерфу [8].

Ньюрман Дарбі – американець, сконструював парусну дошку у 1964 році [8].

Брюно и Доминик Легеню – французи, брати, що розробили та запатентували перший повітряний змій для кайтсерфінгу [7].

Історія розвитку в світі

Археологи стверджують, що історія маломірних суден налічує більше 4000 років. Використовувалися судна корінними народами півночі (алеутами, чукчами, ескімосами і північноамериканськими індіанцями) для морського полювання:

- ескімоси винайшли каяк, уміак, а також ан'япік (байдара);
- алеути – байдарки;
- чукчі – байдари;
- американські індіанці – каное;
- австралійці – челнок;
- корінні жителі Ірландії та Вельсу – корал. [1]

Залежно від географічного розташування, клімату і фауни окремих територій, байдарки, каяки, ан'япікі, уміаками і каное дещо розрізнялися за

своєю конструкцією. Проте призначення у всіх судів було подібне – полювання, війна або перевезення вантажів і людей.

Велика частина технологій і навичок втрачені і відновлюються по крихтах. Сучасні байдарки, каяки та каное відрізняються від своїх історичних аналогів матеріалом, деяким додатковим обладнанням (наприклад, кермо і герметичні вантажні відсіки), а також підвищеною безпекою плавання. Використання човнів для проведення дозвілля, а не для полювання та транспортування і визначило головні відмінності сучасних суден, що вплинули на їх функціонал і зовнішній вигляд.

Історія сучасних суден почалася приблизно в XIX столітті, коли каяки, байдарки і каное стали використовувати у Великобританії, Німеччині та деяких європейських країнах в якості туристських суден. Одним з основоположників водного туризму став англійський правник Джон Мак Грегор . У 1865 році він побудував аналог ескімоського каяка, який назвав «Роб-Рой». Пізніше він створив другий подібний човен і пройшов на ньому річки та озера Центральної Європи, а також Балтійське море, Червоне море і Суецький канал. Крім цього, він подорожував по Норвегії, Швеції, Данії, Німеччині. У 1874 році Джон заснував перший у світі клуб любителів веслування на байдарках і каное. Пізніше він випустив свій тематичний журнал.

У Росії перші подібні судна з'явилися в 1860 році, коли в Петербурзі почали проводитися змагання на човнах, які стали прототипами сучасних байдарок. На цих човнах веслували, сидячи на підвищенні, довгим байдарковим веслом [1; 2; 8].

Сучасне поширення в світі

Водний туризм є популярним у населення країн Західної Європи (в першу чергу – Великобританії), США, Канади, Австралії.

Світовий ринок водного туризму знаходиться на стадії формування: відсутні провідні гравці міжнародного ринку; найбільш поширеними є компанії, відомі в національному або регіональному масштабах. Саме тому досить поширеними є об'єднання та організації неприбуткового характеру, в яких компанії намагаються об'єднати свої зусилля у популяризації даного виду туризму, інформації тощо.

Однак це не стосується ринку круїзів, який завдяки даній відмінності в тому числі, був виокремлений в окремий вид туризму. Як приклад, можна навести наступні організації та компанії, що займаються водним туризмом:

Вид	Країна	Назва організації	Сайт	Контакти
Рафтинг та каякінг	Міжна-родні	International Rafting Federation	www.internationalrafting.com/	-
		The World Rafting Association	www.worldrafting.com/	-
	Канада	New World Rafting	http://www.newworld.ca/en/	info@newworld.ca 1 800 361 5033
		Yellowstone Raft Company	www.yellowstoneraft.com/	info@yellowstoneraft.com
	США	ADIRONDAC RAFTING COMPANY	www.lakeplacidrafting.com/	(800) 510-RAFT · (518) 523-1635 rafting@roadrunner.com
	Іспанія	La Rafting Company	www.laraftingcompany.com/EN/	(+34) 973 621 462 info@laraftingcompany.com
Віндсерфінг	Великобританія	International Windsurfing Association	www.internationalwindsurfing.com/	ceri@offshoresports.co.uk
	Австралія	Australian Windsurfing	www.windsurfing.org/	0414 812 545 brettaus8@gmail.com
	Греція	Kefalos Windsurfing	www.kefaloswindsurfing.com/index.html	+30 (0) 2242 072 218 jens@kefaloswindsurfing.com
Кайтсерфінг	Домініканська Республіка	International Kiteboarding Organization	www.ikointl.com/	info@bestkiteboarding.com
	США	Miami Kiteboarding	www.miamikiteboarding.com/	+1 (305) 345-9974 info@miamikiteboard

*Виникнення, історія розвитку та сучасний стан
водного туризму в Україні*

Водний туризм як форма активного відпочинку виник в Україні в 30-х роках минулого сторіччя. Багатомісні гребні яли, які існували тоді, використовувалися для сплаву на великі відстані по багатоводних, рівнинних судноплавних ріках. У повоєнні (1950-і) роки водний туризм став відроджуватися і туристи використовували уже інші види сплавних засобів – ставні плоти великої вантажопідйомності, пізніше – більш маневрені плоти на надувних автокамерах. Це дало можливість розширити географію походів для сплавів по технічно складних, але досить повноводних гірських та тайгових річках.

З появою закордонних (німецьких, польських) та вітчизняних розбірних туристських байдарок із твердим каркасом для сплаву стали доступні гірські віддалені ріки з меншою витратою води. Стали можливими сплави з вищих безлісних гірських позначок, а також в регіонах з дефіцитом лісу для будування плотів. З'являється клас надувних суден, у якості яких використовувалися авіаційні штатні засоби порятунку екіпажів літаків (ПСН, ЛАС). Наприкінці 1960-х стає популярним новий клас суден для сплаву – катамаран, що вдало поєднує переваги надувних і жорстко-каркасних суден. Катамарани стають найбільш масовими й перспективними засобами сплаву для складних спортивних маршрутів. Відбувається подальша модернізація катамаранів, поліпшення їхніх ходових якостей з підвищенням безпеки на основі використання сучасних матеріалів.

На 1970 - 1980-і роки припадає бум розвитку водного туризму. Наявність достатньо доступного спорядження, системної організації маршрутного туризму, методичних центрів туризму, залучення фінансових засобів профспілок, можливість створення й використання саморобного спорядження призвели до появи великої кількості секцій, туристських клубів в організаціях, на підприємствах, у навчальних закладах різного рівня. Найширша розмаїтість природних можливостей на території Радянського Союзу, наявність фінансових і організаційних можливостей призвели до стрімкого зростання чисельності маршрутних груп, росту майстерності спортсменів. Водний туризм стає масовим видом спорту та відпочинку.

Спортивний водний туризм в Україні почав розвиватися як вид романтичного активного відпочинку на воді з пізнавальним ухилом,

поступово набував риси технічно й тактично складного, динамічного, пов'язаного з високим рівнем ризику для життя спортивного виду туризму. Центрами розвитку водного туризму стали Київ, Харків, Одеса. Наявність державних методичних центрів дала можливість організувати системну підготовку туристських кадрів, суддів з туризму, присвоєння спортивних звань і розрядів підвищило престижність водного туризму як виду спорту.

Водний туризм став набувати рис організованого виду спорту, що має основні принципи розвитку. Масовість підтримувалася соціальним попитом, державною підтримкою спрямованості туризму на колективізм, здоровий спосіб життя, виховання й зміцнення морально-етичних принципів, характерних для спортивного туризму.

З 90-х років минулого сторіччя і до початку 2000 років відбулося різке зниження активності спортивного туризму у всіх його проявах у зв'язку із припиненням діяльності практично всіх його інституцій.

Сьогодні організаційними та методичними центрами розвитку водного туризму, як виду оздоровчо-спортивного туризму є туристські клуби та секції – неприбуткові організації, сформовані за інтересом. Найбільші туристські клуби України, в яких представлені різні види туризму, в тому числі і водний: турклуб «Пілігрим» (Донецьк), турклуб КПІ «Глобус», «Гряда», «Університет» та ін. (Київ), туристичні клуби «Бригантина», «Горизонт», «Локомотив» та ін. (Дніпропетровськ), «Меркурій» (Вінниця), Обласний спортивно-туристський клуб (Тернопіль) та ін. Враховуючи проблеми, з якими зіткнувся в своєму розвитку активний туризм в останнє десятиріччя ХХ ст., з метою покращення ситуації туристсько-спортивна громадськість 22 вересня 2000 р. створила Федерацію спортивного туризму України. Вона спрямовує свої зусилля на розвиток різноманітних видів спортивного туризму, в тому числі і водного (зокрема, було складено Перелік класифікованих (в т.ч. експериментальних) маршрутів спортивних походів по Україні (ріки в цьому переліку за туристсько-спортивною складністю поділені на три групи – ріки низовин, ріки височин, ріки Карпатського регіону) [9].

Ці організації є ініціаторами та організаторами різноманітних заходів (фестивалів, змагань тощо):

Назва заходу	Дати	Місце проведення
Фестиваль активного туризму «Манівці»	28-30.09.2013	Центр творчості дітей та юнацтва Галичини, парк

[10]		Погулянка (вул. Вахнянина 29), м. Львів
Фестиваль каякінгу «Water4All 2013 - Гірський Тікич» [11]	19.10.2013 - 20.10.2013	смт Буки, Черкаська обл.
WindTarhankutFest 2012 [12]	29.04.12-2.05.2012	с.Оленівка, Чорноморський район, АР Крим
Міжнародний фестиваль віндсерфінгу «Кубок Протоки 2013» [13]	21-25.08.2013	м. Керч, АР Крим

Крім туристичних клубів, що об'єднують людей, які займаються самодіяльним туризмом, все більше фірм організують рафтинг- та каякінг-тури тощо:

Підвид водного туризму	Назва турфірми	Сайт та електронна адреса	Адреса та телефон
Рафтинг та каякінг	Дикий тур	http://wildtour.com.ua/ wildtour@ukr.net	м. Київ, вул. Народного Ополчення 1, оф. 406, тел.: (044) 332-81-20
	Загублений світ	http://lostworld.com.ua/ info@lostworld.com.ua	м. Київ, вул. Фроловська, 9/11 тел.: (097) 553-86-77
	Extreme Tour	http://extremetour.com.ua/index.php info@extremetour.com.ua	м. Київ, вул. Червоноармійська, 56, оф. 1 тел.: (044) 501-02-45
	Extreme Weekend	http://extreme-weekend.com.ua/ info@extreme-weekend.com.ua	м. Київ ул. Старовокзальна, 24 тел.: (096) 646-05-50
	Турклуб	www.tourclub.com.ua/uk/	м. Тернопіль, вул.

		tourclub.ternopil@gmail.com	Живова, 30 тел.: (096) 212 40 71, (093) 748 59 01
	Kraina UA	www.kraina-ua.com/ travel@kraina-ua.com	м. Київ, Андріївський узвіз, 2Г, оф.52, тел.: (044) 360-64- 11, 360-65-11
Віндсерфінг	Київський віндсерфінг-клуб «Містраль»	http://ski- sklad.com.ua/index.php	Київська обл., м. Вишгород, вул. Набережна, тел.: (097) 234-25- 00, (050) 352-55- 84
	Omega Bay	http://omegabay.com.ua/ winddemon@mail.ru	м. Севастополь, бухта Омега тел.: (050) 518-45- 75

Джерела:

1. www.pobeach-kayaks.com/history-kayak-istoria.php
2. www.whitewater.ru/blogs/all/whitewaterpyat/2211.php
3. www.rowing-tver.ru/pages_42/index.html
4. <http://travel.tochka.net/ua/7511-vodnyy-turizm-v-ukraine-ekstrim-v-stile-grebi-grebu/>
5. <http://wavenews.ru/category/rafting-i-kayaking/>
6. <http://pashasurf.narod.ru/kiteHistory.htm>
7. <http://vlboat.ru/articles/stati-i-obzori-po-serfingu-vindserfingu-i-kaytingu/serfing-vindserfing-i-kaytserfing---kratkiy-obzor.htm>
8. <http://sportcom.ru/portal/windsurfing/info/147.html>
9. www.geocities.com/elbrus1.geo/kofst/fed/Zasady.htm - Концепція розвитку водного туризму в Україні
10. <http://manivci.org/vii-festyval-aktyvnoho-turyzmu-manivtsi/>
11. http://kievkayaks.com/index.php?ELEMENT_ID=18185
12. <http://extreme-sports.com.ua/blog/?item=224>
13. www.kerch.com.ua/articleview.aspx?id=31119
14. www.canoesport.ru/history-greblya.html

2.5. Велосипедний туризм

Велосипедний туризм (велотуризм) – один із видів туризму, в якому велосипед служить головним або єдиним засобом пересування. Поняття

«велосипедний туризм» багатозначне і відноситься як до одного з видів активного відпочинку, так і до різновиду спортивного туризму [1].

Велосипедний туризм має свої переваги у порівнянні з іншими видами туризму. Велосипед дуже зручний засіб пересування. Він дає мандрівнику можливість із досить значною швидкістю долати великі відстані, познайомитися під час короткої подорожі з великим географічним районом, відвідати цікаві об'єкти, розташовані один від одного на значній відстані. Ще одна суттєва перевага перед іншими видами туризму – веломандрівнику не треба переносити рюкзак в декілька десятків кілограмів на власній спині, бо це робить його двоколісний помічник.

Проте велосипед ставить деякі специфічні вимоги до учасників подорожей. Кожний велотурист має володіти технікою їзди на велосипеді з вантажем не тільки по шосейних дорогах, а й по стежках та бездоріжжю. Обов'язковою умовою є знання Правил дорожнього руху, що є запорукою безаварійного проведення велосипедного походу. Кожен велотурист має знати матеріальну частину велосипеда та вміти робити дрібний ремонт в польових умовах.

Неабиякими щедротами обдаровує велосипед у туристичній мандрівці. Кожна подорож залишає помітний слід в житті велотуриста, бо є незабутньою подією, насиченою новими знаннями про невідомі краї та свої можливості.

У далекій дорозі, за «тридев'ять земель» від рідного порогу, не оминути екстремальних ситуацій і непередбачених труднощів, в подоланні яких велотурист складає важливий життєвий іспит – на витривалість, мужність, силу волі, фізичне загартування і любов до рідного краю [2].

З усіх існуючих видів подорожей туризм на велосипедах – найбільш вигідний. На відміну від автотранспорту велосипеду не потрібно паливо, він може проїхати там, де ніякий інший вид транспорту не пройде, на важкодоступній місцевості його можна перенести руками, а в екстрених випадках його можна взяти з собою в поїзд. Подорожувати на велосипеді набагато приємніше, ніж на громадських видах транспорту, а швидкість пересування значно вище, ніж у пішохода, а з рюкзаком взагалі не існує ніяких проблем. Напевно, немає такої людини, яка б не вміла їздити на велосипеді, адже цій їзді майже всі навчаються в дитячому віці. У наш час промисловість випускає широкий асортимент дорожніх і туристичних велосипедів, які зручні в управлінні, швидко набирають швидкість і легко

гальмують, і при цьому трохи важать. Крім того, для такого виду подорожі є у продажу спеціальний одяг, який дає можливість відчувати себе досить комфортно в будь-яких погодних умовах. Подорож на велосипеді сприяє зміцненню здоров'я. Їзда на велосипеді сприяє зміцненню м'язів ніг, крім того, зміцнюється і нормалізується діяльність дихальної та серцево-судинної системи організму. Поїздки на велосипедах можуть бути короткими та тривалими. Подорожі на велосипедах стали одним із популярних видів літнього відпочинку та розваг [4].

Історія розвитку

Прототипи велосипедів можна зустріти в стародавніх країнах: Вавілоні, Єгипті, Помпеї і ін. В Англії, приміром, на вітражі костюлу, побудованому в 1580 р., зображений херувим, що їде на двоколісному екіпажі.

В різний час стали з'являтися тачки, вози, колісниці, що рухались завдяки домашнім тваринам. Італійські археологи на підставі вивчення розкопок Помпеї, що містять фрески і малюнки на кам'яному саркофазі, стверджують, що прообраз велосипеда був сформований більше 2 тисяч років тому. На цих зображеннях є видимими основні деталі велосипеда: рама, кермо, колеса, шатуни на осі колеса. Деякі історики вважають, що проект першого велосипеда був виконаний геніальним Леонардо да Вінчі. Групою експертів в одній з приватних колекцій знайдено його малюнок з детальним опрацюванням основних вузлів, аж до ланцюгової передачі, однаковими колесами, шатунів з педалями. Цей малюнок датується 1495 р. (завважимо, що на діючому велосипеді ланцюгова передача з'явилась тільки в 1884 р.).

Що відомо про перший діючий зразок, який рухався завдяки мускульній силі людини? Відоме прислів'я: «Немає такого поганого, щоб на добре не повернуло». Саме завдяки прикрому випадку в 1685 р. в Нюрнберзі з'явилась саморушна одномісна коляска. Там місцевий годинникар Стефан Фарфлер зламав ногу і для можливості пересування спорудив триколісний пристрій, в якому використовував принцип годинникового механізму, але дію гирі і пружин замінив силою рук. Автором же багатомісної «самозбіглої коляски» вважається селянин Ніжегородської губернії Леонтій Шамшуренков, який свою ідею висловив в документі, відправленому до сенату, де писав, «...що таку коляску він, Леонтій, зробити може достовірно, на чотирьох колесах, так що вона побіжить без коня, тільки правима буде через інструменти двома особами, що стоять на тій же колясці, окрім сидячих

в ній дозвільних людей, а бігати буде хоча через дальні відстані і не тільки по рівному місцеположенню, але і до гори, буде де не вельми круте місце...». Сенат відреагував, внаслідок чого коляска була побудована в листопаді 1752 р. і успішно пройшла випробування. Подальша модернізація чотирьох-, а потім триколісних самохідних екіпажів була здійснена в 1791 р. механіком-самоучкою Іваном Кулібіним. Він ввів такі нові елементи, як маховик, гальмівний пристрій, рульове управління, педальну передачу зусиль.

Однією з перших діючих закордонних конструкцій, які можна віднести до історії розвитку велосипеда, є двоколісний самокат (селирифер) француза де Сіврака (1780 р.), рух на якому здійснювався за допомогою відштовхування від землі ногами.

Коли ж людина поїхала на двох колесах, відірвавши ноги від землі? З часу публікації у 1896 р. В.Д.Беловим книги «Історичний нарис уральських гірських заводів» було прийнято вважати, що першим, хто почав обертати педалі, був винахідник велосипеда – кріпосний Юхим Артамонов, який в 1801 р. на двоколісному велосипеді приїхав з Уралу до Москви на коронацію імператора, за що отримав вольну. Проте дослідженнями істориків поки не знайдені підтвердуючі факти ні про саму вказану подію, ні про людину на прізвище Ю.Артамонов.

За відомостями З.В.Виргинського та ін. (журнал «Питання історії розвитку природознавства і техніки», 1989 р.) можна припустити, що в легенді про Артамонова отримала віддзеркалення історія видатного тагільського винахідника Є.Г.Кузнєцова. Відомо, що в 1801 р. він подарував імператриці Марії Федорівні кінні дроги з верстоміром і органом, після публічного випробування яких в Москві Кузнєцову та його племіннику Артамонову з родинами були дані вольні. Ця подія і могла лягти в основу легенди про Артамонове. Той же експонат велосипеда, який в 1923 р. поступив в Нижньотагільський музей як «велосипед Артамонова», не витримав влаштованого йому випробування. Аналіз металу, з якого він зроблений, свідчить, що метал був виплавлений в мартенівській печі, тобто не раніше 1876 р. Тепер же цей велосипед є атрибутом виробу тагільської кустарної роботи 1880-1910 рр., виконаним, ймовірно, за зразком англійських велосипедів системи Раджа. Його маса – 20,5 кг, діаметр переднього колеса – 1090 мм, висота – 1370 мм, довжина – 2080 мм [3].

Що ж до хронології модернізації велосипеда, то вона така:

1809 р. – встановлення на колеса самоката м'яких шин (француз Клемен).

1816 р. – перший патент на самокат (аналогічно конструкції де Сиврака) баденського лісничого Карла Дрейза.

1817 р. німецька газета «Карлсруер цайтунг» повідомила про оригінальний віз з двома колесами, що обертаються і розташовані одне за іншим, верхи на якому барон Карл Фрідріх Християн Людвіг Дрейз здійснив свій перший виїзд із Зауербронна. Відштовхуючись ногами від землі, він подолав 14 км за 60 хвилин. В тому ж році барон Дрейз уклав парі і встановив рекорд дальності. За чотири години він проїхав рівно 70 км – відстань від Карлсруе до Кіля. Швидкому поштовому диліжансу потрібно було в чотири рази більше часу, щоб подолати цей шлях. Очевидно, що завдяки цьому переконливому доказу Карла Дрейза, в 1818 р. вперше з'явилося слово велосипед, що перекладається з латині як «швидкі ноги» (*velox* – швидкий, *pedes* – ноги).

1821 р. – пристрій на передньому колесі шатунів і шестерінок, що дозволяють рухатися за допомогою рук (англієць Луї Гомпес). Ось хто першим проїхав, не торкаючись землі, хоча не можна сказати, що за допомогою «швидких ніг», оскільки «двигуном» були руки.

1836 р. – педальний велосипед з шатунами на задньому колесі (шотландець Гевін Дальзель).

1846 р. – пристрій гумових покриттів для металевих ободів коліс (англієць Роберт Вільям Томпсон).

1853 р. – установка педалей на передньому колесі.

1855 р. – велосипед на трьох (триплет) і двоколісний велосипед-тандем (французи Пьер Мішо і Ляльмон Ернест Мішо).

1858 р. – застосування ланцюгової передачі (англієць Дж. Шергольд).

1869 р. – удосконалення ланцюгової передачі (англієць Д. Старлей), застосування у втулках шарикопідшипників (англієць В. Боум і француз Сирурен), установка шатунів на каретці рами між рівновеликими колесами, передньому рулі і заднім ведучим (німець Трефтц), постачання педального велосипеда додатковим пристроєм для руху за допомогою рук (американець Джон Вітт).

1875 р. – поява моделі «Пенні Фартінг» (або ж «павук») з максимальним діаметром переднього колеса до 2 м, застосування при виготовленні велосипедів трубчастої сталі.

1885 р. – створіння пневматичних шин (шотландський лікар Данлоп).

1892 р. – потік велосипедних винаходів склав: у Франції – 1000, Англії – 2400, США – 4000 патентів.

1897 р. – винахід спідометру (росіянин Ю.В.Трубецькой).

1898 р. – початок застосування втулок з вільним ходом за рахунок пристрою «тріскачки» (француз Жозеф де Менье).

1904 р. – ремені до туклипсам (австрієць Куделла).

1906 р. – перемикач швидкості (француз Поль де Вівье).

1913 р. – складаний велосипед для військових дій «самокат» (винайдений російським офіцером А. Базільовським).

У 1950 р. відомий італійський велогонщик Тулліо Кампаньоло винаходить перемикач швидкостей, який у такому вигляді застосовується сьогодні на більшості сучасних велосипедів.

1974 р. – початок виробництва велосипедів з титану, а з 1975 р. – з вуглеволокна.

1983 р. – винахід велокомп'ютера (прилад завбільшки з наручний годинник, який інформує велосипедиста про моментальну та середню швидкість, кілометраж пробігу загальний, даної поїздки, поточний час, час поїздки тощо. Кріпиться зазвичай до керма).

Початок 1990-х рр. – починається поширення індексної системи перемикачів швидкостей [5].

У 1912 р. журнал «Российский спорт» задав питання: «Чи може людина літати?» і сам же відповів, що людина уміє управляти літальними апаратами, але літати за допомогою тільки своєї мускульної сили ще не навчилася. З метою стимулювання створення літаючого велосипеда відома французька фірма Пежо встановила приз в 10 тис. франків тому, хто першим на велосипеді пролетить, використовуючи тільки свої сили, не менше 10 метрів. Після багаторічних спроб французький велогонщик Пулен в 1921 р. на велосипеді-аероплані своєї конструкції пролетів 11 метрів і отримав не тільки 10 тис. франків, але і загальне визнання. Після цього було багато конструкцій і сміливців у Франції, Німеччині, Італії, Англії і Японії, але першим кілометровий рубіж (1171 м) подолав англієць Джон Поттер на педальному «Юпітері» в 1962 р. На двокілометровій відмітці (2193 м) першим був японець Такасі Като, вчинивши свій політ на велолітаку «Лелека» в 1977 р., а ще через два роки англієць Бріан Аллен зробив переліт через Ла-манш на «Альбатросі» (маса 25 кг, діаметр гвинта 4,04 м, розмах

крил 20,09 м, швидкість 18 км/година) за 2 год. 50 хв. Останній рекорд встановив в квітні 1988 р. на велолітаку «Дедале-88» грецький чемпіон по велоспорту До. Канеллопулос. Він пролетів від острова Крит через Егейське море до острова Санторін 119 км за 4,5 год. Вага «Робила-88» – 32 кг, розмах крил – 34 м, діаметр пропелера – 3,5м, швидкість – понад 25 км/год.

Поява в кінці XIX століття досить великої кількості велосипедів (бициклетів) в різних точках земної кулі викликала природне бажання подорожувати на них і змагатися. В Росії офіційно перші змагання велосипедистів відбулися 24 липня 1883 р. в Москві на Ходинському полі. Змагалися на двох дистанціях в 1,5 і 7,5 кілометри. Час переможців: 3 хв. 38 сек. і 22 хв. 34 сек. Переміг на обох дистанціях Юлій Блок – консул (представник) англійського «Клубу велосипедистів-туристів в Росії».

В цей же час були здійснені і перші подорожі. Губернські і повітові газети повідомили про першого туриста А.П.Фірсова, що подорожував в своєму «павуку» по Європейській частині Росії. У 1885 р. з'явилося повідомлення про те, що американець Стівені на «павуку» об'їхав земну кулю: з Сан-Франціско до Атлантичного океану (5933 км за 103 дні), з Англії до Тегерана (6500 км за 164 дні) і далі через Персію, Індію і Японію до Америки.

До списку знаменитих людей, що присвячували свій вільний час їзді на велосипеді, входять Віктор Гюго, Джузеппе Верді, Марк Твен, А.Фет, Л.Н.Товстой, І.П.Павлов, Д.Е.Циолковській, Р.Кармен, Еміль Золя, Бернар Шов, Хемінгвей, Нільс Бір і багато інших.

Вдосконалення і реконструкція велосипеда триває і надалі. Велосипед з кожним роком завойовує все більшу популярність у всьому світі як один із засобів фізичної культури в боротьбі за довголіття. Велотуризм – це чудова можливість пізнати свою Батьківщину, заглянути в її найкрасивіші кути, побувати на гірських перевалах і на берегах великих річок, побачити новобудови і стародавні міста. І хай велосипед не настільки швидкий, як автомобіль, потяг або літак, але подорожуючи на ньому, можна побачити набагато більше цікавого, ніж це доступно мандрівнику, що мчить на авто або в потязі. Велосипед простий, надійний, спортивний, демократичний, економічний і тому вічний. Часто говорять, що їзда на велосипеді знімає утомленість, є немовби джерелом енергії, маючи на увазі, звичайно, прилив емоцій, поліпшення настрою. Хоча велосипед, зрозуміло, не є джерелом фізичної енергії, але він значний «економ». Англійський фізик С.Вільсон

прийшов до висновку, що велосипед забезпечує найекономічніший спосіб пересування. Наочним є порівняння технічних транспортних засобів пересування і живих істот щодо витрат енергії в калоріях на грам власної ваги при горизонтальному подоланні одного кілометра: миша 40-90; бджола – 13; вертоліт – 3,5; собака – 1,2; вівця, голуб – 1,0; автомобіль – 0,8; людина – 0,75; транспортний реактивний літак – 0,6; кінь – 0,5-0,7; лосось – 0,4; людина на велосипеді – 0,15. Ці числа свідчать, що при однаковій витраті питомої енергії людина на велосипеді може подолати значно більшу відстань в порівнянні з іншими «суперниками» і, якщо населення наших міст і сіл сяде на велосипед, що є звичним в інших країнах, то можна буде заощадити багато енергетичних ресурсів і сприяти екологічній чистоті міст і природи в цілому.

Враховуючи, що Голландія – країна велосипедистів, місцеві лікарі провели оригінальні дослідження по трьох експериментальних групах пішоходів, автомобілістів і велосипедистів. Всі досліджувані протягом життя відправлялися на службу, в магазин, на прогулянку і на відпочинок переважно своїм видом транспорту або пішки. І виявилось – велосипедисти живуть в середньому на п'ять з половиною, а пішоходи – на три з половиною роки довше, ніж автомобілісти.

І ще один експериментальний факт. Наприкінці 1970-х років в Бостоні (США) були проведені змагання: 25 велосипедистів і 25 автомобілістів стартували на 10 миль на різних маршрутах в місті. Результат – велосипедисти вийшли переможцями з рахунком 23:2.

В СРСР впорядкована система занять спортивним велотуризмом почалася після появи в 1936 р. при ВЦСПС Туристсько-екскурсійного управління і ухвалення в 1939 р. Положення про значок «Турист СРСР» і комплексу ГТО (1940 р.), для виконання норм яких необхідно було здійснити похід протяжністю не менше 60 км. В післявоєнний період самостійний туризм увійшов до Єдиної спортивної класифікації (1948 р.), а у великих містах стали створюватися туристські клуби і при них організовувалися велотуристичні секції. Після перетворення в 1962 р. Туристсько-екскурсійних управлінь в ради з туризму і утворення при ВЦСПС Центральної ради з туризму (з 1969 г. – Центральна рада з туризму та екскурсій, ЦРТЕ) самостійний туризм повністю перейшов до компетенції профспілок.

1981 р. президія ЦРТЕ ухвала постанову «Про заходи по розвитку велосипедного туризму в країні», яка сприяла тому, щоб велосипед користувався більшою популярністю в СРСР.

Однією з головних особливостей велотуризму є те, що вантаж необхідно перевозити на багажниках. Вантажопідйомність одного велосипеда (без туриста) в поході, як правило, знаходиться в межах 20-30 кг, і лише в окремих випадках може досягти 50 кг і більш. На тих ділянках доріг, де їхати або везти навантажений велосипед важко або небезпечно, вантаж переносять як звичайний рюкзак.

Поняття «технічна підготовка» велосипедиста включає, перш за все, посадку, техніку педалювання і уміння долати, не сходячи з велосипеда, різні перешкоди (нешироку, але глибоку вибоїну, колоду або брівку тротуару, крутий спуск, трамвайні рейки, струмки і т. д.). Не сильний фізично, але володіючий високою технікою їзди велотурист, як правило, швидше досягне мети на складній ділянці дороги в порівнянні з сильнішим за нього, але не підготовленим товаришем. Щоб досягти високої техніки їзди, потрібно багато їздити по лісових дорогах, тренувати увагу, опановувати техніку педалювання.

Під технікою педалювання розуміють здатність велосипедиста розвивати велику частоту обертання педалей (100-120 об/хв.) при відносно спокійному зовнішньому стані, тулуб при цьому не повинен робити зайвих рухів, але і не повинен бути сильно закріпленим. На підйомах бажано використовувати масу свого тіла при натиску на педаль, для чого слід їхати стоячи, при цьому інша нога в цей час робить підтягаюче зусилля. Такий спосіб називається «танцівниця» і вимагає наявності туклипсів, інакше підтягання педалі не вийде.

Особливості (модифікації) та види велосипедів

Існують два види подорожей на велосипедах – велопоходи і велотури. Учасники велотурів їдуть без поклажі, так як її зазвичай перевозять у супровідній машині. Харчуються вони в кафе і ресторанах, на ніч зупиняються в готелях або кемпінгах. Беручи участь у велопоході, скористатися благами цивілізації не завжди вдасться. Це пов'язано з тим, що маршрут може проходити по таких місцях, де їх немає зовсім [4].

Шосейний велосипед. Такий велосипед призначений для пересування з великими швидкостями по високоякісному асфальту. На таких велосипедах

встановлюються рекорди на багатоденних велогонках, таких як Тур де Франс, Джиро де Італія, Уельта, а також на Олімпійських іграх. Розробляючи конструкцію такого велосипеда, виробники оптимізують в першу чергу швидкісні характеристики. Вартість таких велосипедів досить висока, оскільки вони призначені для професіоналів високого класу, і складає близько 10-20 тис. доларів США. Вартість велосипедів для початкуючих велосипедистів становить зазвичай 300 доларів, а поліпшених конструкцій – до 1000 доларів і вище.

МТВ (гірський велосипед). Такі велосипеди мають деяку відмінність. Зокрема, у них дещо менший діаметр колеса, на відміну від дорожнього. Рама такого велосипеда підвищеної міцності. Оскільки гірські велосипеди доводиться експлуатувати в досить складних дорожніх умовах, то такі новинки як гідравлічні гальма і амортизаційні вилки, були створені саме для гірських велосипедів.

Шосейні і гірські велосипеди об'єднує той чинник, що конструкції таких велосипедів розроблялися з урахуванням досягнення максимальних швидкостей в різних умовах гонки. При експлуатації таких велосипедів велогонщики частенько жертвують простотою експлуатації і комфортом їзди задля досягнення максимальних швидкостей.

Міський велосипед (citybike). Сама назва говорить про діапазон його застосування: він призначений для їзди по міських вулицях. За конструкцією він схожий на «дорожній». У конструкції такого велосипеда використовуються багатошвидкісні планетарні втулки, яким майже не потрібно постійне технічне обслуговування, і які дають можливість перемикання передач в будь-якому стані, навіть не крутивши педалями.

Туристський велосипед (touring). Велосипед такого типу призначений для подолання туристичних маршрутів. Це можуть бути заміські поїздки на один-два днів, а також багатоденні автономні трансконтинентальні подорожі. За своїм зовнішнім виглядом і конструкцією він схожий на шосейний велосипед, проте має підвищену стійкість і дає можливість комфортно пересуватися зі значним вантажем [5].

Поширення за кордоном.

Велосипедний туризм на заході користується великою популярністю, а в деяких країнах навіть почався розвиватися такий напрямок туристичного бізнесу, як пригодницький туризм. Туристичні фірми почали організовувати

походи в важкодоступні і екзотичні куточки – тропічні ліси, гори і пустелі. Згідно з деякими джерелами, щороку близько мільйона людей подорожують по країнах Європи на велосипедах. У таких країнах як Швейцарія, Італія, Франція, Іспанія, Німеччина на велосипедах подорожує велика кількість людей, а кількість велосипедів перевищує кількість автомобілів. Для зручності велосипедистів на дорогах виділені спеціальні доріжки та стоянки велосипедів [4].

«Найвелосипедніша» країна Європи – Данія, пересічний мешканець цієї країни проїжджає упродовж року на велосипеді 893 кілометрів. Наступні – Нідерланди (853 км). У Бельгії і Німеччині пересічний мешканець проїжджає за рік на велосипеді близько 300 кілометрів. Найменш популярний велосипед в країнах південної Європи: середньостатистичний еспанець проїжджає за рік на велосипеді всього 20 кілометрів.

Сучасна популярність велосипеда в Європі – результат політики, що проводиться урядами, тому що популяризація велосипедів сприяє розвантаженню центрів міст від автомобілів, а також поліпшує здоров'я нації.

Для популяризації велосипеда застосовуються такі заходи: влаштування велосипедних доріжок та іншої інфраструктури; заходи, що полегшують використання велосипедів у комбінації з громадським транспортом (велосипедні стоянки, зазвичай, криті, а часто і з охороною, на вокзалах і автостанціях, обладнання пасажирських поїздів спеціальними вагонами для пасажирів з велосипедами тощо).

Голландські містобудівники одними із перших проклали велосипедні дороги, що навпростець виводять за місто, на лоно природи. Шанувальники двоколісного транспорту об'єднані в Нідерландську спілку велосипедистів. Спілка досить авторитетна установа, вона видає спеціальні карти і путівники, організовує групові поїздки та екскурсії, утримує пункти прокату та ремонту велосипедів. Щороку за її сприяння влаштовується велосипедний ярмарок новинок.

В багатьох країнах Європи велосипед можна взяти напрокат на вокзалі. У Копенгагені можна взяти велосипед напрокат безкоштовно, причому на будь-який час. Такі велосипеди заборонено використовувати поза Копенгагеном, порушника чекає штраф у 1000 крон від першого ж зустрічного поліцейського. Незвичайний дизайн і колір велосипедів не дозволяють їх викрасти і видати за власні. Аналогічна програма діє

в Гельсінки. Безкоштовно орендувати велосипед можна і на території парку Hoge Veluwe (Нідерланди) та в інших місцях.

В Амстердамі, який називає себе велосипедною столицею Європи, велосипеди можна взяти напрокат не лише на залізничній станції, але й в пунктах прокату в більшості велосипедних магазинів, в багатьох готелях. Є навіть спеціальний готель для велосипедистів. Можна орендувати водний велосипед, велосипед-тандем і, навіть, велосипед для 8 осіб. У цьому місті велосипеди – засіб пересування, значно розповсюдженіший за автомобілі.

22 років тому туроператор Bicyclette Verte (Франція) бився об заставу, що велосипед стане популярним засобом пересування у мандрівників. Так і сталося – усі ці роки компанія активно розвивається лише завдяки своїй спеціалізації – велотуризму по Франції і Європі. Туроператор намагається зробити будь-яку, навіть одноденну програму насиченою і цікавою для любителів двоколісних машин, перетворюючи велосипед на засіб відкриттів. За підрахунками фахівців, зараз щороку близько мільйона мандрівників відпочивають, пересуваючись на велосипеді. Перші туристи під егідою Bicyclette Verte відправилися по дорогах Франції в 1986 році. Основним місцем оренди велосипедів був французький регіон Poitou-charentes. У 90-х роках були організовані перші подорожі в північні країни Європи – до Нідерландів і Голландії.

Зараз туроператор пропонує тури не лише по Франції, а ще й по 8 країнам Європи. У Нідерландах, наприклад, пропонується тур від 5 до 8 днів і комбінується за бажанням велосипед-готель або велосипед-корабель. У Данії пропонується два маршрути – «Копенгаген» та «Кращий Funen» (6 днів/5 ночей). В Австрії і Голландії є маршрут на 8 днів/7 ночей, починається він від Passau у Відні, пролягаючи уздовж Дунаю, а в Італії – аж чотири різні програми (8 днів/7 ночей, або 5 днів/4 ночі) з дорогами, що проходять через Тоскану, Венецію, П'ємонт і Доломіту. В Ірландії користується популярністю велосипедний тур 8 днів/7 ночей, що дозволяє повною мірою насолодитися пам'ятками Connemara. Але це ще не повний перелік маршрутів, який пропонує «велосипедний» туроператор. Так, наприклад, з'явиться новий маршрут з Відня до Будапешта, поїздка уздовж річки Мозель і багато іншого [11].

У багатьох країнах східної і південно-східної Азії (Китай, Індія, В'єтнам, Лаос, Індонезія) велосипед є одним з основних засобів пересування завдяки низькій ціні.

Існують регіональні та міжнародні організації, що опікуються розвитком велотуризму:

- Європейська федерація велосипедистів (заснована в 1983 р.);
- Міжнародний туристський альянс;
- Міжнародна федерація велоспорту;
- International Human Powered Vehicle Association [10].

У Росії пізнавальні велосипедні маршрути є і в середній смузі країни, і на північному заході, на Уралі, Алтаї і в Прибайкальї. Природне багатство Карелії допомогло їй набути популярність у любителів активного відпочинку і пригодницького туризму. Тижневий велотур по Карелії, включно з рафтіngом або коротким круїзом на мотошлюпках, коштуватиме до 13 000 рублів.

Урал вважається одним із найстарших гороутворень Росії. Велосипедні програми проходять в одному з найсприятливіших кліматичних куточків - Південному Уралі – Башкирії. Якщо рушити у велотур на Урал, то, залежно від тривалості туру, він обійдеться від 4 800 до 8 800 рублів, в рахунок яких в один з днів туру можна буде сплавитися на катамаранах.

Розвиток в Україні.

Чи не найпопулярнішою зоною велотуризму в Україні є Крим. Кримські велосипедні маршрути дуже цікаві.

Для любителів і початківців можна порадити в умовах Ялти, наприклад, прогулянку по Царській стежці від Лівадійського парку до Гаспри. Впродовж 6,5 км вона майже горизонтальна. У Сімферополі – це катання по археологічному заповіднику Неаполь-Скіфський, а також маршрут навколо Сімферопольського водосховища (протяжність майже 15 км).

За прикладом альпійських гірськолижних курортів всі туристи перед виходом на трасу певної складності проходять випробування.

Для спортсменів і «просунутих» будуть доступними (при серйозній інструкторській роботі) дороги і стежки всіх районів велотуризму Криму. Наприклад, підйом і спуск по дорозі (але не по стежці!) на Мангуп (583 м). Підйом з півночі на плато Карабі (висоти 900-1000 м) і спуск повз гори Каратау до села Генеральське. Стежка Голіцина в Новому Світі біля Судака.

Для технічного катання рекомендують трасу мотокросу в Алушті. Для підйому і спуску – нижню (лісову) частину стежки від Ангарського перевалу (758 м) через Грушеву поляну до Ангар-Буруна (1360 м).

Прикладами трас для екстремалів можна вважати повну трасу (підйом + спуск) від Ангарського перевалу (758 м) до вершини Чатир-Дага – піку Еклізі-Бурун (1527 м); спуск по стежці з Мангупа (підйом там просто нереальний); підйом з півночі від Сімферополя на гору Демерджі (1356 м) і потім спуск повз Долину привидів до моря; підйом на плато Ай-Петрі (1234 м), а потім спуск – тут можливі безліч варіантів і з боку моря, і від Великого каньйону Криму (висоти від 500 м над рівнем моря).

Для байк-клімбінгу у всій його неприборканій потужності ідеально підходить Шайтан-Мердвень (Чортові Сходи), до неї веде Календська стежка від села Підгірне біля Байдарських воріт.

Чудовою особливістю Криму є можливість дозувати і ускладнювати навантаження до будь-якого ступеня практично на всіх маршрутах. Траси в передгір'ї або в південнобережних парках можуть ускладнюватися ділянками скель і крутими схилами [6].

Також відомим районом велотуризму є Карпатський. Існують велотури до Говерли, по Чивчінських горах, Австрійській дорозі, Чорногорському хребту, Свидовецькому хребту, хребту Полонина Боржава тощо. Щорік обов'язково проводяться травневі велотури в Закарпатті, коли там квітнуть нарциси в Долині нарцисів.

На відміну від Криму, більшість гірських стежок в Карпатах не годяться для велосипедів, зважаючи на їхню заболоченість. Виключенням є стара австрійська дорога. Хоча на ній і зустрічаються калюжі, але кам'яна основа дороги не дає їй перетворитися на болото [7].

Великою популярністю користуються також велотури на Шацькі озера, до Кам'янець-Подільського і його околиць, різних районів Тернопільщини, до Білгорода-Дністровського, велотури на Олешківські піски, що вважаються найбільшою пустелею Європи. [9]

Що ж до визначних пам'яток природи та культури, які варто відвідати під час таких велопоходжень у різних регіонах України, то вони такі: у Вінницькій області – музей-садиба хірурга М.І.Пирогова, у Волинській – Шацькі озера, у Донецькій – крейдяні скелі, у Житомирській – палац Ганських (у ньому мешкав Оноре де Бальзак), на Закарпатті – Невицький замок та замок «Паланок», у Запорізькій області – острів Хортиця, у Івано-Франківській – Манявський скит, у Кіровоградській – дендропарк «Веселі Боковеньки», на Київщині – дендропарк «Олександрія», на Луганщині – Станично-Луганський заповідник, на Львівщині – м.Львів, у Миколаївській –

руїни старовинного міста Ольвія, на Одещині – м.Вилково («українська Венеція»), на Полтавщині – Сорочинський ярмарок, на Рівенщині – Оноківські джерела, на Сумщині – дендрологічний парк «Тростянець», у Тернопільській області – карстові печери, у Харківській – залишки численних козацьких фортець та палац Кьоніга («Білий лебідь»), у Херсонській – заповідник Асканія Нова, у Хмельницькій – «місто-музей» Кам'янець-Подільський, у Черкаській – дендрологічний парк «Софіївка», у Чернівецькій – будівля Чернівецького університету, у Чернігівській – Качанівська садиба тощо.

Основна частина маршруту походів більш високих категорій складності здійснюється в гірських районах Карпат та Криму (до V к.с. включно), що вимагає від велотуриста значної фізичної підготовки, хороших навичок з орієнтування на місцевості та подолання природних перешкод. Для походів III, IV та V категорій складності в Кримських горах та Карпатах характерні важкопрохідні ділянки ґрунтових польових та лісових доріг і стежок, круті гірські дороги, перевали, затяжні підйоми та спуски, броди та інші природні перешкоди, а також незручне для велосипеда покриття доріг (бруківка, крупний щебінь тощо). Одночасно ці райони мають густу мережу автомобільних шляхів та осель [2].

Фірми, що пропонують велотури по Україні та світу: «Velotour» (www.velotour.com.ua); «СвітЗаОчі» (www.svitzaochi.com); «Веловуйки» (www.velovuyki.com.ua) та ін.

Існують також клуби велосипедистів, які організують поїздки для своїх членів, а ще інтернет-спільноти велотуристів, де можна знайти собі компаньйонів у велотур.

Ціни на велотури залежать від тривалості туру, довжини маршруту, додаткових послуг. Приміром, фірма «Velotour» так поціновує деякі свої тури:

Назва маршруту	Тривалість, днів	Протяжність, км	Ціна
Португалія+Іспанія	12	480	590 євро
Італійські АЛЬПИ	11	450	780 євро
«Улетный тур»	1	45	80 грн.

Лісовими стежками	1	60	100 грн.
«Кросс кантріний достаток»	2	140	630 грн.*
Полонина Руна	2	150 км.	630 грн.*
Екзотичний Крим	2	120 км.	665 грн.
Закарпатське адажіо	2	150 км.	665 грн.
Сколівські бескиди	3	175 км.	690 грн.*

У вартість входить: проїзд, постіль в поїзді, екскурсії, послуги Івана Сусаніна, інструктаж, огляд пам'яток, страховка, аптечка, додаткові послуги залежно від туру. * – у вартість входять сніданки і вечері на бівуачних стоянках [12].

Джерела:

1. http://ru.wikipedia.org/wiki/Велосипедный_туризм
2. <http://velo-stalker.if.ua/articles/2-all/12-bicycle-tourism>
3. www.referatu.com.ua/referats/154/965/?page=0
4. www.magazine-rest.in.ua/ua/articles/cycle_tourism.html
5. <http://fotomag.com.ua/tg/topic/velosipedniy-turizm-126297.html>
6. www.hihostels.com.ua/index.php?option=com_content&view=article&id=14&Itemid=217&lang=uk
7. www.tryukraine.com/rus/travels/carpathians.shtml
8. www.activeclub.com.ua/modules.php?name=Pages&pa=showpage&pid=157
9. www.extremalov.net/travel/26/?PHPSESSID=26742f482416b7cbc704a2b55694545b
10. <http://rusveloclub.narod.ru/intaddr.htm>
11. www.votpusk.ru/news.asp?msg=183988
12. www.velotour.com.ua/marsch.html

2.6. Гастрономічний туризм

Гастрономічний туризм – це вид туризму, пов'язаний з ознайомленням та дегустацією національних кулінарних традицій країн світу. Поза те, є

ширше визначення цього напрямку туризму: це подорож по країнах і континентах для ознайомлення з особливостями місцевої кухні, кулінарними традиціями, а також дегустації унікальних для приїжджої людини страв або харчових продуктів.

Гастрономічний тур як послуга – це дещо більше, ніж просто подорож, оскільки він є добре продуманим комплексом заходів для дегустації традиційних в певній місцевості страв, а також окремих інгредієнтів, які не зустрічаються більше ніде в світі, мають особливий смак. [1]

Все, що стосується їжі – справа глибоко особиста. Гурман – це людина, яка вважає, що за допомогою кулінарії можливо пізнати увесь навколишній світ.

Як і зараз, так і сотні років тому торговці плавали «за сім морів» на пошук дивовижних продуктів. Вина, спеції, фрукти і олії були в той час своєрідною валютою. Нинішні гастротуристи ринуються майже тим самим. Вони долають сотні і навіть тисячі кілометрів, щоб посмакувати якусь екстраординарну страву. [2]

Цей вид туризму зародився та дуже міцно утвердився у Франції з 1920-років. Коли гастрономічні тури стали більш доступними, з'явився перший гастрономічний путівник по Італії, опублікований в 1931 р. Сьогодні кожен десятий гість приїжджає до Аппенін спеціально, щоб покуштувати місцевих страв. То ж не дивно, що саме тут діє перший в світі університет гастрономічних наук. [3]

Поширення в світі

Гастрономічний туризм стає дедалі популярнішим і ця тенденція розвиватиметься й надалі, запевняють експерти. Президент Міжнародної асоціації кулінарного туризму Ерік Вольф зазначив, що багато курортів вже давно усвідомили важливість хорошої кухні.

Значимість гастрономічної складової будь-якої подорожі повинна бути очевидна всім, хто пов'язаний з організацією відпочинку. Якісна їжа може забезпечити постійний потік клієнтів навіть у ті готелі, пансіонати і будинки відпочинку, які не можуть похвалитися високим рівнем комфорту своїх номерів. Харчування – один із небагатьох компонентів туру, яким користуються всі без винятку. Далеко не кожен турист відправляється на прогулянку по магазинах, в театр або на тенісний корт, але снідати, обідати й вечеряти доводиться всім.

Популярність цього різновиду відпочинку призвела до того, що сьогодні практично всі оператори вважають своїм обов'язком пропонувати клієнтам хоча б пару-трійку гастрономічних турів. На туристичній карті світу з'явилися напрями, які підкорити серця і шлунки мандрівників своїми кулінарними шедеврами. До них входять Сінгапур, Ванкувер і Нова Шотландія (Канада), південь Австралії і Перу. Серед європейських країн гастрономічними лідерами залишаються Франція і Чехія. [4]

Forbes склав рейтинг міст, де туристам-гурманам видається найсмачнішою місцева їжа. У ньому, як не дивно, не виявилось Лондона і Нью-Йорка. Зате є аж 3 китайських міста.

Список міст для гурманів складено на основі даних Anholt-Gf Roper City Brands Index. Під час дослідження було опитано 10 000 людей з 20 країн світу. Їх попросили оцінити 50 міст світу за різними показниками: клімат, загальна привабливість, ресторани і нічне життя, мультикультуралізм тощо. Щоб визначити, які міста найбільше асоціюються зі смачною їжею, респондентів мали проаналізувати тематичний список. У ньому був і пункт «їжа». Учасники опитування визначали, що саме у місті для них найцікавіше. Ті міста, у яких пункт «їжа» респонденти називали найчастіше, і отримували найбільше балів. У висліді на першому місці опинився Париж, на другому – Рим, на третьому – Токію. Париж відомий своїми кондитерськими, ресторанами з зірочками Michelin, і смачнучими біфштексами. У Римі можна потішними себе квадратними шматками піци з цуккіні, відомими капрізькими сандвічами з помідорами і свіжою моццареллою. І, звісно ж, римське морозиво... Токію славиться сашімі і робатаякі.

Мехіко і Барселона замикають першу п'ятірку міст для гурманів. Попри те, що багато канадців та американців не вважають ці міста прекрасними кулінарними, європейці та азіати у цьому впевнені. «Мехіко отримало високі бали від Єгипту, Росії, Швеції, Австралії і багатьох інших країн. Це свідчить про те, що мексиканська кухня стає популярнішою у світі», - завважили дослідники. У Мехіко ви можете спробувати смачнучу тамале в El Monasterio, традиційні сільські страви в Casa Merlos і гарячий шоколад у El Cardenal. Туристи обожають такі місця і це є однією з головних причин, чому мексиканська кухня стала такою популярною упродовж останніх 20 років. У Барселоні ж гурмани насолоджуються паельєю (рис з морепродуктами), традиційними каталонськими стравами (такими як Escalivada – її готують з підсмажених закопчених овочів), салатом із тріски.

Наступні в списку – Мадрид, Гонконг, Пекін, Мілан і Шанхай.

П'ять найкращих міст для гурманів представляють, по суті, п'ять найпопулярніших кухонь світу. Втім, не лише цими п'ятьма живуть любителі смачної їжі. Так, приміром, є чимало прихильників китайської кухні. У Пекіні навіть існує кулінарна туристична група *Hias Gourmet*, що займається кулінарним туризмом по країні. Тож не дивина що Гонконг, Пекін і Шанхай посідають, відповідно, сьоме, восьме і десяте місце у списку. Прикметно, що у рейтинг не потрапив Лондон, який за останні 20 років перетворився в рай для гурманів.

Немає у ТОП-10 і «ресторанної столиці США» Нью-Йорку. «Як Великобританія, так і США чудові в плані кулінарної розмаїтості. Але це не змінює той факт, що для людей американська їжа в першу чергу асоціюється з *McDonalds*», - зазначають укладі рейтингу. [5; 6]

Гастрономічними святами, відомими на весь світ, є:

- * Свято оливок (перший вік-енд листопада) – Баена (Іспанія);
- * Свято Боле Нуво (третій тиждень листопада) – Франція
- * Фестиваль білих трюфелів (останній тиждень листопада) – Сан-Мініато (Італія);
- * Свята виноробів, дегустації (третій вік-енд листопада) – Шаблі, Сенлі (Франція);
- * Традиційний винний міський фестиваль «Відень і Вино» (кінець листопада) – Відень (Австрія). [7]

Різновиди гастрономічного туризму

Як вибрати або спланувати гастрономічний тур? Такі тури бувають різних видів. Найпоширеніший – економ-класу, в якому дегустації проходять в перервах між екскурсійною програмою і зупинками в готелях 3*. Другий, більш накладний варіант, це знайомство з кухнею країни в білому фартусі, пліч-о-пліч із шеф-кухарем, або, можливо, на його майстер-класах. Третій варіант – для гурманів-професіоналів: карту подорожі складає сам «турист», знаючи наперед, що і де він буде пробувати і чому вчитися. Відповідно і вартість туру розраховується індивідуально. Тим не менш, можна стверджувати, що вона перевищить € 1.000 за чотири-п'ять днів. [8]

Гастротури діляться на два види: сільські (так звані «зелені») і міські. Мета такої подорожі – пробувати екологічно чистий без будь-яких добавок, автентичний продукт, гастрономію «з корінням».

Наприклад, «зелені» тури пропонують збір дикорослих ягід у лісі, овочів і фруктів на фермах, полювання на трюфелі або прогулянку по дорогах виноробства.

Міський ж гастротур може включати в себе відвідування кондитерської фабрики або маленького ковбасного цеху та ресторанчика при ньому, де з продукції, що випускається на фабриці або в цеху, готується делікатесна страва.

Поза те, існують тури, які знайомлять не з різними стравами в одній місцевості, а з однією стравою в різних регіонах. Це знамениті і популярні французькі, болгарські винні тури, що пропонують прогулянки по виноградниках, збір винограду, дегустацію вин.

Сирні тури в Голландію, Швейцарію, Італію, де можна покуштувати сорти кращих сирів, відвідати сирний ярмарок.

Пивні тури по Німеччині, Австрії, Чехії, Бельгії запам'ятаються любителям пінного напою не тільки його різноманітністю, але і відвідуванням пивоварень, знаменитих пивних барів та фестивалів.

Слід зазначити, що практично будь-яка країна має потенціал для розвитку у себе гастротуризму, адже в кожній країні своя неповторна національна кухня та традиції гостинності.

Так, в Японії туристам пропонується купити продукти для суші, які потім будуть приготовані на їхніх очах кращими кухарями.

Паста, здавалося б, цілком звичайна їжа, яка поширена далеко за межами Італії, проте в кулінарній подорожі турист, намагаючись досягнути таємниці смаку цієї страви, пробує безліч її видів, порівнює пасту, приготовану по одній і тій же рецептурі, але різними кухарями [9]

Крім названих існують знамениті винні тури - з прогулянками по виноградниках Італії, Іспанії та Франції, деяким участю в процесі виноробства і, нарешті, дегустацією вин. Цінителі інших напоїв можуть відправитися у віскі-тури в Шотландії або пивні - у Чехії. Остання країна, до речі, продовжує зберігати в гастротуризме лідерські позиції. Національне туристичне управління Чехії стало привласнювати найкращим національним ресторанам спеціальний знак Czech Specials. А це означає, що туристи можуть бути впевнені у правильності свого вибору, якості обслуговування й, головне, страв.

Для ласунів пропонуються інші тури. У першу чергу цікаві подорожі за шоколадом. Брюссель, Париж, Барселона, Турін – в усіх цих європейських

містах є свої шоколадні місця. До речі, історія французького шоколаду дещо витонченіша за бельгійський через традицію використання вершків Ganache замість масла. До Парижа в жовтні проходить щорічна виставка Salon du Chocolat. Ідеальною для цінителів шоколаду країною залишається Швейцарія. Всесвітньо улюблені ласощі прославляються по всій Женеві безліччю кондитерських і шоколадниць, які виставляють у вітринах цілі композиції з водоспадами з шоколаду, щоб заманити відвідувачів. Ласуни не забудуть заглянути в шоколадний бар Gilles Desplanches. А шоколадною столицею Італії по праву став Турин. Улюблений італійцями шоколад Gianduja був створений саме тут. У підручниках з історії зазначено, що це був перший у світі шоколад з фундуком (30% горіхової маси). Купивши шоколадний талончик (ChocoPass), турист може продегустувати різні сорти шоколаду протягом трьох днів в обраних кондитерських. І саме в Турині в 1763 році було засновано кафе al Bicerin, де з'явився оригінальний рецепт напою з шоколаду з вершками, без якого зараз не обходиться жодне меню у світі.

Шоколаду часом не вистачає чашечки кави. На думку Hotels.com, у Європі безліч місць для кавового туризму. Наприклад, портал пропонує відвідати Café Hawalka у Відні – відомий заклад, який згадується в австрійських піснях. Іспанці теж люблять каву. Щодо цього є навіть жарт: «Немає сенсу дзвонити в офіс під час довгого ранкової кави – ніхто не підійде до телефону». Для ласунів кави в Мадриді є багато маршрутів. Популярні місця зосереджені навколо площ Plaza del Dos de Mayo і Plaza de Santa Ana. Кава в цьому місті – суміш культу напою і культури. Кафе Gijon на бульварі Пазі де Реколета більше століття було місцем зустрічей письменників.

Але для шанувальників високої кухні найкращим маршрутом гастрономічного туризму буде відвідування ресторанів з титулованими майстрами кулінарної справи. Hotels.com відібрав десятку кращих готелів зі знаменитими кухарями, серед яких, наприклад, п'ятизірковий Radisson Plaza в австралійському Сіднеї. Кухар Тоні Білсон керує на кухні ресторану Bilsons. І чотири роки поспіль цей заклад харчування отримує три кухарських ковпака в рейтингу ресторанів Sydney Good Food. Білсона ще називають «хрещеним батьком австралійської кухні». Крім того, у своєму ресторані він пропонує гостям чудові французькі страви.

У Франції готель Chateau De Bagnols сьогодні знаменитий кухарем Матьє Фонтен і рестораном La Salle Des Gardens. У 2003 р. він був включений в рейтинг Мішлен. У приміщенні ресторану знаходиться найбільший у Франції готичний камін, побудований на честь візиту Чарльза VIII в 1490 році. У меню в основному входять страви в стилі Божоле. Для їх приготування Фонтен використовує свіжі продукти і метод повільного приготування (висока кухня не терпить поспіху).

Великобританія зазвичай не славиться своїми ресторанами. Але і тут не обійтися без винятків. А це – всесвітньо відомий кухар Ален Дюкас, удостоєний трьох зірок Мішлен за час роботи в трьох різних ресторанах, в трьох містах світу. Зараз Дюкас керує власним рестораном Alain Ducasse в готелі The Dorchester в Лондоні. Він славиться незвичайними стравами, в яких вміло поєднуються елементи кулінарних традицій різних країн.

У рейтингу Hotels.com є ресторани Лас-Вегаса, Нової Зеландії та інших країн. А ось Росія в цілому і її столиця зокрема як об'єкт гастрономічного туризму там поки не значиться. «Москву ще рано називати містом для гастрономічного туризму, – вважає генеральний директор Свіссотель Червоні Пагорби Ян Хованець. – Але в місті є великий потенціал для розвитку гастрономічного туризму: багато знаменитих шеф-кухарів (які працюють на своїх батьківщинах в ресторанах з мішленівських зірками) приїжджають до Москви і консультують ресторани, пропонуючи своє меню страв». У відому вежу на Павелецькому кожен місяць запрошують мішленівських шеф-кухарів, влаштовуючи Тижні гастрономії тієї або іншої національної кухні.

Гастрономічний туризм продовжить розвиватися. У різних інтерв'ю президент Міжнародної асоціації кулінарного туризму Ерік Вольф зазначає, що багато курортів вже давно усвідомили важливість хорошої кухні. Це підтверджує і сам факт існування Асоціації кулінарного туризму і проведені нею з 2004 р. міжнародні зустрічі зайнятих у цьому бізнесі компаній. [10]

Пропозиції гастрономічного туризму на українському ринку

Українці все частіше вирушають у гастрономічні тури. Такі подорожі організовують індивідуально. Тому вони недешеві. Та й за екзотичний обід у пристойному ресторані потрібно заплатити не менше \$100 на одну людину. Найпопулярніші гастрономічні тури у французьких Шампань, Бордо, Прованс. Любителі віскі їдуть у Шотландію, а цінителі пива обирають Чехію. Винний маршрут тягнеться від Франції до ПАР. [12]

Львівська туристична компанія Algo пропонує гастрономічний тур по Львову «Від шпацеру до келішка»: 1 день. Відвідини фестивалю-ресторації «Лівий берег» у серці львівського оперного театру. Екскурсія Оперним театром. Екскурсія-частування в музеї-ресторації «Гасова Лямпа». Можна не лише дізнатися про винахідників першої в світі газової лампи та про нафтову лихоманку на Галичині, але й скуштувати фірмові настоянки – «гасівку», «нафтівку» та «бензиніку». 2 день. Відвідини галицької єврейської кнайпи «Під Золотою Розою», кав'ярні «Старенький трамвай». Це єдиний в Україні діючий пам'ятник трамваю. Можна відвідати «Мазох-safe», створене за мотивами творів «батька мазохізму» – письменника Леопольда фон Захера Мазоха, який народився у Львові. Візит в «Криївку» – найпопулярніший ресторан України. Заклад оздоблений у вигляді польової криївки УПА. Обід в «найдорожчій ресторації Галичини», яку в народі називають «масонською». Вартість туру для однієї людини – близько 300 грн.

Чимало туристичних компаній розробляють свої гастрономічні тури в Карпатах.

А турагенство «Travel Professional Group» пропонує винно-гастрономічний тур в Марокко на 5 днів. Задіяні такі дестинації, як Касабланка – Мохаммедія - Бенслімане – Мекнес – Марракеш. Тур включає відвідування виноградників, майстер-клас шеф-кухаря одного з марокканських ресторанів. Вартість туру для групи 7-10 чол. – 1858 євро, без авіаперельоту.

Численні українські туристичні компанії пропонують винно-гастрономічні тури, у тому у Францію – «БТС» (Бест Турист Солюшн), «Доміна -Тревел», в Португалію – «Сафарі-Україна». Ця ж компанія («Сафарі-Україна») надає досить широкий спектр послуг гастрономічного туризму – тури в Італію, Чехію, Португалію, ПАР, Шотландію та Великобританію. Спеціалізація – винні тури.

Стан в Україні

Нашестя монголо-татар та завоювання українських земель литовцями, поляками, угорцями, румунами і «возз'єднання» з Росією визначили розвиток України на багато століть. Те ж відбувалося і з українською кухнею – в гуцульську кухню «перекочувало» багато угорських страв, в буковинську – турецьких тощо.

Проте українська кухня, взявши краще з кухонь народів-зайд, залишилася достатньо цілісною і неповторною.

Гастрономічний туризм – відносно новий для України вид туризму, але має великі перспективи розвитку, а організація гастрономічних турів сприятиме відродженню національних кулінарних традицій українського села. Зокрема, на Закарпатті презентовано «Гастрономічний туристичний шлях», який представляє традиційні страви Закарпаття, кухню національних меншин, гастрономічні фестивалі. [13]

Львів – ресторанна столиця України. Для справжніх гурманів місто гостинно відчинить двері у світ кулінарних шедеврів авторської львівської кухні. Адже Львів здавна славився своїми кулінарними традиціями. Завдяки, зокрема, історичному і географічному переплетенню у місті багатьох національностей, Львів здобув унікальний кулінарний досвід, який береже та систематично примножує. Обравши гастрономічний тур, турист зможе відвідати концептуальні львівські ресторани, де матимете можливість поласувати стравами, які відображають гастрономічну культуру вірменів, австрійців, поляків та інших народностей, які тим чи іншим чином збагатили сучасну гастрономічну історію Львова. [14]

На плчачку 2000-х в Україні проходить більше сотні різних фестивалів такого роду. Є маленькі, сільські, районні, є і національні, є міжнародні. За кількістю таких фестивалів рекордсменом є Закарпаття, де близько 30 таких подій. У Львові дуже багато цікавих подій. Ці фестивалі дуже різноманітні – є і поминання свині, і свято шоколаду тощо. Тільки одних фестивалів борщу в Україні близько десяти. [15]

Українські гастрономічні фестивалі 2010

1. Фестиваль молодого вина «Закарпатське Божоле»

- Місце проведення: вул. Волошина, м. Ужгород
- Дата проведення: 20-21 листопада

2. Фестиваль-ярмарок “Туцкульська бринза”

- Дата проведення: 12 вересня
- Місце проведення: м.Рахів на Закарпатська обл.

3. Фестиваль Борщу "Борщ-їв 2010"

- Місце проведення: м. Борщів, Тернопільська обл.
- Дата проведення: 18-19 вересня, 14:00.

4. Фестиваль карпатської кухні "Смачний спас"

- Місце проведення: село Спас, Коломийського району, Івано-Франківської області
 - Дата проведення: 21-22 серпня
5. *Свято пива у Львові 2010*
- Місце проведення: Львів, Площа Ринок
 - Час проведення: 11 -13 червня
 - Офіційний сайт: <http://beerfest.lviv.ua/2010/>
6. *Свято шоколаду 2010 у Львові*
- Місце проведення: село Спас, Коломийського району, Івано-Франківської області
 - Дата проведення: 21-22 серпня
7. *Великий Фестиваль Пива в Києві*
- Місце проведення: Міжнародний виставковий центр (м.Київ, Броварський проспект 15 (ст.м.Лівобережна)
 - Час проведення: 16-20 червня
8. *Фестиваль-ярмарка "Золотий гуляш"*
- Місце проведення: с.Мужієво, Берегівський район, Закарпатська область
 - Дата проведення: 9 жовтня
9. *Свято сиру і вина*
- Час проведення: 8-10 жовтня
 - Місце проведення: Львів, подвір'я Палацу Потоцьких
 - Сайт: www.cheeseandwine.com.ua, www.cultureandtourism.lviv.ua
10. *Фестиваль сливового леквару*
- Місце проведення: с. Геча, Берегівського району, Закарпаття
 - Дата проведення: 29 серпня
11. *Фестиваль з кулінарного мистецтва «Буковинська гостинність 2010»*
- Дата проведення: 9 листопада
 - Місце проведення: Чернівці, вул.Миргородська, 12-А
12. *Фестиваль кави "На каву до Львова - 2010"*
- Місце проведення: Львів, пл. Ринок
 - Час проведення: 20-26 вересня
 - Офіційний сайт: <http://www.coffeefest.lviv.ua/2010/>
13. *Фестиваль Сала в Луцьку*
- Місце проведення: м. Луцьк

- Дата проведення: 17 жовтня
- Сайт організаторів: www.idea-festival.lutsk.ua

14. Фестиваль дерунів у Коростені

- Місце проведення: м. Коростень, Житомирська обл.
- Дата проведення: 25 вересня

15. Свято Хліба у Львові

- Дата проведення: 22 серпня
- Місце проведення: Львів, Музей народної архітектури та побуту (вул. Чернеча Гора, 1)
- Сайт: www.dobryhlib.com.ua
- Контакти: (032) 245 84 06, 245 84 24

16. КоронФест 2010

- Місце проведення: смт.Коропець Монастирського району Тернопільської області
- Дата проведення: 14-15 серпня
- Сайт фестивалю: <http://dnister.te.ua>

17. Міжнародний етнфестиваль сільського туризму "Гуцульська ріпа 2010"

- Дата проведення: 5 вересня
- Місце проведення: с.Лазещина, Рахівський район, Закарпаття.

18. Фестиваль "Медовий Спас"

- Місце проведення: м. Коломия
- Дата проведення: 14 серпня

19. Фестиваль чорниць "Верховинська яфина"

- Дата проведення: 8 серпня
- Місце проведення: Закарпаття, село Гукливе Воловецького району

20. 10-й Міжнародний фестиваль вин в Берегові

- Місце проведення: м. Берегово, Закарпатська область
- Дата проведення: 15 квітня

Докладна інформація та програми фестивалів представлена у [16]

Інститут туризму спільно зі школою сомельє ТОВ «Майстер-клас» розробили енологічні туристичні програми «Винні перлини Україна». Зокрема, туристам пропонується 12-денний тур по виноробних і коньячних

підприємствах України. Маршрут може варіюватися, але найтриваліший тур включає відвідування таких підприємств, як ЗАТ Одеський коньячний завод «Шустов», ЗАТ «Одеський завод шампанських вин», ЗАТ «Коктебель», ЗАТ «Інкерман», НВАО «Масандра», АПФ «Таврія», ДП ЗШВ «Новий світ» та інших.

«Україна вже дозріла для того, щоб відкривати винний туризм. Вже сьогодні на тури стоїть величезна черга, і попит є. Ми сподіваємося, що наші тури стануть першою ластівкою, а в майбутньому в нашій країні буде створено окремий винний туристичний напрямок», - заявила президентка Всеукраїнської асоціації виноробів і сомельє Наталя Благополучна.

Вартість участі в турі «Винні перлини Україна» різна в залежності від кількості місць відвідування. Максимальна вартість туру, яка включає в себе проживання, триразове харчування та відвідування максимально великої кількості виноробних підприємств – 4 400 грн.

Фінансування розробки турів здійснювали підприємства, відвідання яких туристами включено до програмуи [17]

Землі Південної України (Одещина, Херсонщина, Миколаївщина, Крим) завдяки винним турам мають усі можливості для незабутнього відпочинку не лише упродовж курортного сезон, а й цілий рік.

Винні тури можуть бути як окремими подорожами, турами вихідного дня, так і комплексними заходами: вони чудово поєднуються з літнім відпочинком, можуть стати справжнім подарунком для учасників інсентив-турів і абсолютно унікально поєднуються з кейтеринговими заходами (корпоративними фуршетами, вечірками, банкетами, святкуваннями різних знаменних дат) – послугами, які, зокрема, на професійному високому рівні реалізують фахівці компанії «Вояж організовує групи». Основними відправними точками винних турів є маршрути «Київ-Одеса» і «Київ-Сімферополь». Найчастіше маршрути та програми винних турів підбираються індивідуально, в залежності від побажань клієнтів.

А «благословенний» вермутській трикутник «Підвали Трубецького» – «Таврія» – «Кам'янка» є не тільки виробником чудових сонячних напоїв, а й центром і «сівачем» культури пиття.

Л.С.Голіцин та П.М.Трубецької – засновники класичного виноробства в Україні. Їхні імена вписані золотими літерами в історію й світового виноробства.

На околиці Ялти, побіч моря і серед розкішних гірських пейзажів, розкинулося Об'єднання «Масандра». Це великий Головний винзавод і 9 радгосп-заводів. Землі «Масандри» (4 тисячі гектарів) розташовуються на вузькій прибережній смужі Південного берега Криму від знаменитого селища Форос на заході до міста Судак на сході.

Підвали «Масандри» побудовані в 1894-1897 роках під керівництвом її князя Л.С. Голіцина. Тунелі підвалів глибоко врізаються в мальовничі гірські схили. Під землею, в прохолоді, в численних дубових бочках і бутах дозріває вино.

Завдяки теплому клімату сухих субтропіків і прекрасним ґрунтам, виноград відомих європейських сортів дає можливість виготовляти з нього неповторні високоякісні міцні та десертні вина. Понад мільйон пляшок вин в колекції підвалів «Масандри», найстаріше з яких «Херес де ля Фронтера» 1775 року. Найбільш відомі марки вин: «Токай», «Каберне», «Алушта», «Мускат білий червоного каменю», «Піно-Грі», «Херес». Продукція «Масандри» продається на аукціоні «Сотбіс». Не чекаючи можливості потрапити на аукціон, відразу після чудової дегустації, можна придбати пляшку вина практично за ціною собівартості. У трьох годинах їзди від Ялти, неподалік від м.Судак в селищі Новий Світ, можна покуштувати шампанське, яке не поступається за якістю шампанським винам Франції.

Національне виробничо-аграрне об'єднання «Масандра» і Завод шампанських вин «Новий Світ» зберегли спадщину князів Голіциних краще найнадійніших банків, і дарують нам разом з келихом вина витончену красу аристократичного смаку і благородний дух колишніх часів.

Будинок шампанських вин «Новий Світ» засноване князем Л.С.Голіциним у 1878 році. Тамтешнє шампанське під тією ж назвою створюється за класичною технологією. Винороби з покоління в покоління відбирають для нього тільки кращий виноград спеціальних сортів, вирощений на кам'янистих ґрунтах передгірного Криму. Не менше 3 років шампанське дозріває при температурі не вище 15 градусів. Шампанське «Новий Світ» увійшло у світову еліту ще в ХІХ столітті, отримавши Гран-Прі на Всесвітній виставці в Парижі в 1900 році. Його воліла не тільки аристократія, а й царська сім'я.

Найбільш відомі: брют «Новий Світ», напівсухе «Кримське», брют «Новий Світ. Піно нуар».

Всього 30 км від Нового Світу – менше години їзди – і ви в Коктебелі. Завод марочних вин і коньяків «Коктебель» заснований в 1879 році. Легендарні коктебельські вина і коньяки створені з винограду, що росте прямо на схилах найдавнішого в Європі «сплячого» вулкана Кара-Даг. Гордість Коктебеля – найбільший в Європі мадерний майданчик, де в дубових бочках, прямо під променями палючого кримського сонця, зріє «дамський коньяк» – знаменита коктебельська мадера. А в коньячних сховищах дегустують чоловічий напій – справжній коктебельський коньяк, відомий у світі як «коньяк зі схилів вулкана». Скарбниця українського виноробства – визнана національним надбанням України – легендарна коктебельська енотека, що зберігає понад 300 тисяч пляшок колекційних вин. Найбільш відомі з них: вина «Мадера», «Старий нектар», «Кара-Даг», «Мускат Коктебель», «Талісман», коньяки «Коктебель», «Крим», «Кутузов».

Побіч Севастополя, на березі стародавньої Ахтіарської бухти, в глибоких підземних виробках мшанкового вапняку розмістився Інкерманський завод марочних вин – унікальне підприємство України, один з найбільших у Європі винних підвалів. Завод заснований в 1961 році. Сьогодні Інкерман – справжнє винне місто, де під землею на глибині 30 м у галереях зберігаються кращі вина України. За роки творчої роботи декількох поколінь виноградарів і виноробів на підприємстві створено асортимент вин, який налічує 32 найменування і здатний приємно здивувати навіть найвитонченіших цінителів вин. Найбільш відомі: «Перлина Інкермана», «Ркацетелі Інкерманське», «Рислінг Алькадар», «Каберне Качинське», «Бастардо», «Рубін Херсонесу», «Старий нектар».

Одеський коньячний завод «Шустов» заснований в 1863 році. Сьогодні під торговою маркою «Шустов» завод випускає 11 найменувань ординарних і марочних коньяків, 8 найменувань горілок, 3 види ігристих вин. Завод має повний цикл виробництва – від винограднику до готового коньяку, за технологічними можливостями не тільки не поступається французьким виробникам, але і перевершує багатьох із них. Це означає, що цінителі одеських коньяків мають можливість вже сьогодні дегустувати класичні коньяки, що відрізняються високою якістю, яскравою індивідуальністю і багатством букета в усьому асортименті продукції – від ординарних «Трьох зірочок», прославленої «Десни» і витонченого «Шустова» – до елітного «Золотого Дюка». [18]

Джерела:

1. www.gastrotur.ru/gastronomicheskij-turizm/chto-takoe-gastroturizm
2. <http://tyrrizm.ru/gastronomicheskij-turizm.html>
3. <http://tourinform.org.ua/uk/the-news/423-gastronomi-tourism>
4. <http://news.turizm.ru/russia/16565.html>
http://kava.lviv.ua/page.php?name=article&ArticleID=623&_lang=ua&
5. <http://v.lviv.ua/anons/najkraschi-gastronomichni-mista-svitu.html>
6. <http://mainplace.ru/lifestyle/travel/holiday/novyj-vid-turizma-gastronomicheskije-tury/>
7. www.zagran.kiev.ua/article.php?new=396&idart=39612
8. www.gastrotur.ru/gastronomicheskij-turizm/vidi-gastroturizma
9. www.finiz.ru/tourism/article1269056
10. <http://savva-libkin.com/tag/%d1%81%d0%bb%d0%be%d0%b2%d0%b5%d0%bd%d0%b8%d1%8f/>
11. <http://gazeta.ua/index.php?id=244402>
12. <http://subscribe.ru/archive/tour.cooking/200608/23080545.html>
13. <http://kava.lviv.ua/page.php?name=excursions&ArticleID=3410&>
14. <http://ski.djerelo.info/ru/news/archive/20/>
15. www.thisisukraine.org/index.php/uk/gastronomichni-festivali.html
16. <http://akcyz.com.ua/news/wine/8040.html>
17. <http://consul-san.se-ua.net/page68>

2.7. Індустріальний (промисловий) туризм

Індустріальний (промисловий) туризм передбачає дослідження територій, будівель та інженерних споруд виробничого (не громадського) або спеціального призначення, а також будь-яких покинутих споруд з метою отримання психічного і естетичного задоволення або задоволення дослідницького інтересу. Це явище наділене багатьма рисами молодіжної субкультури і англійською мовою носить назву «urban exploration» (міське дослідження). [1]

Види індустріального туризму і міських досліджень

Відвідування покинутих об'єктів

Одним із найбільш поширених видів індустріального туризму є відвідування покинутих об'єктів. Це можуть бути залишені недобудовані споруди, що колись діяли як промислові, господарські та військові об'єкти, покинуті житлові будинки, райони і навіть міста (так звані міста-примари, наприклад, Кадикчан, Прип'ять, Колендо). Широке поширення такого виду індустріального туризму пов'язано, мабуть, з відносно невеликими ризиками

для здоров'я (небезпеку можуть представляти, приміром, раптові обвалення конструкцій, здичавілі собаки, азбест, який використовували для багатьох інженерних конструкцій і взагалі хімічні забруднення) і, звичайно, доступністю об'єктів. Так як в більшості випадків метою такого туризму є отримання споглядального задоволення, багато таких дослідників є фотографами.

Українських дослідників покинутого від західних відрізняє велика осторога – вони намагаються не афішувати місце розташування виявлених об'єктів (на жаргоні - «палити об'єкт»), вважаючи, що таким чином можна викликати до об'єкта увагу з боку влади або занадто великий наплив туристів. [1]

Постпаломництво

Постпаломництво – відвідання покинутих й десакралізованих об'єктів. Забуті храми одночасно є історичними артефактами, унікальними пам'ятками архітектури, об'єктами релігійного вшанування, свідками зміни корінних засад світогляду (з релігійного на атеїстичне. А потім і нейтрально-світське). Така суміш різних фактів, відносин до них, емоцій і переживань при спробах раціонального і творчого осмислення одержуваного при постпаломництві досвіду може стати джерелом особливих переживань.

Проникнення на території, що охороняються, території діючих промислових зон і зон, не створених для перебування в них людей (інфільтрація)

Цей вид індустріального туризму найбільш екстремальний і вимагає серйозної підготовки, екіпіровки і високого рівня авантюризму, оскільки пов'язаний з серйозними небезпеками. Часто така діяльність пов'язана з порушенням законів, що іноді ще більше збуджує шукачів пригод, а написи на табличках типу «стороннім вхід заборонено», «виходу немає», «пожежний вихід», «пред'яви перепустку» і «небезпека, не заходити» стають прямими «вказівками» до дії. Головною метою стає отримання адреналіну і особливий психічний задоволення від відвідування закритих для сторонніх зон.

Дослідження підземних споруд (дігерство)

Слово дігерство походить від слова «дігер» (англ. to dig – копати) - так себе називають люди, що займаються дослідженням підземних споруд, побудованих людиною із застосуванням будівельних матеріалів і технологій.

Наприклад, дренажних систем, каналізаційних колекторів, підземних річок, промислових тунелів. Предметом особливого інтересу багатьох діггерів є метро і пошук так званих станцій-примар. Цей вид індустріального туризму також вимагає серйозної фізичної підготовки і спеціальної екіпіровки. Не варто плутати дігерство зі спелестологією, метою якої є дослідження штолень, каменоломень і печер штучного походження.

Прогулянки по дахах (руфінг, руферство)

Цей досить небезпечний (зі зрозумілих причин) вид туризму поширений в основному у великих містах. Люди, які захоплюються спогляданням видів, що відкриваються з міських дахів, називають себе по-різному - «Руфер» (від англ. Roof дах), «дахолази» і т. д. Серед міст України варто виділити Львів як один з найбільш привабливих для руферства міст через планові забудови та регламент по висоті будівель, що дозволяє погляду охоплювати великі простори. [2]

Історія розвитку

Явище індустріального туризму, яке у подальшому нерозривно буде пов'язане із так званим сталкінгом, виникло приблизно у 70-х роках минулого століття. Тоді спадщина Другої світової війни вже не викликала суцільний жах у нового покоління, яке із цікавістю оглядало закинуті ДОТи (довготривалі вогневі точки) та поля минулих битв. У СРСР в цей час індустріальний туризм (дослідження закинутих об'єктів військового та спеціального призначення) фактично не існував. Остаточо поняття «сталкер» із індустріальним туризмом злилося після виходу твору братів Стругацьких «Пікнік на узбіччі» у 1972 році. Захоплена історією людини-сталкера, вільнодумна європейська молодь, яка полюбляє гострі почуття, теж почала іменувати себе сталкерами, проводячи вільний час у дослідженнях закинутих об'єктів різного призначення. У СРСР індустріальний туризм набуває поширення після появи на екранах фільму А.Тарковського «Сталкер». [3]

У 1980-х розрізнені групи сталкерів у Європі єднає новий музичний стиль «індастріал». А у 1986 р. в СРСР з'являється ще одне трактування слова «сталкер». Саме так називає себе частина солдат та вчених, які, ризикуючи своїм життям, шукають надрадіоактивні елементи палива у зруйнованому реакторі ЧАЕС (тепер у Зоні відчуження сталкерами називають

усіх, хто намагається дослідити цю місцевість чи вивезти звідти якісь заражені матеріали).

Можливо, так і згасла б на пострадянському просторі нова субкультура, яка ще не пройшла свого становлення, якби не незалежність. У 1990-ті роки із розвалом СРСР згинула грандіозна кількість військових об'єктів. Багато військових баз, лабораторій, складів були поспішно розформовані та евакуйовані. На місця ще «теплих» руїн величезної військової машини Советського Союзу одразу полилися потоки сталкерів, які, проте, часто бачили у цих місцях не джерело філософської наснаги, а метод збагачення. Саме тому зараз на закинутих військових базах вкрай рідко можна зустріти вцілілі кабелі високої напруги, радіодеталі та всі речі, котрі можна хоч якось пристосувати у господарстві. [3]

Водночас, паралельно із таким «меркантильним» сталкінгом, виникає і інший – типово філософський. Його представниками є молоде покоління, яке намагається знайти не економічну вигоду, а передусім душевний спокій серед місць, які полишили люди.

Сучасні сталкери – це молодь, яка має свій стиль одягу (форма «мілітарі», шкіряні та інші куртки із капюшонами, напівармійське взуття), свою світоглядну систему (віра в особливість енергетики полишених людьми територій) тощо. Водночас, музичний стиль «індастріал» так і не став візитівкою сталкерів усього світу. На постсоветському просторі музичні вподобання сталкерів лишаються такими ж строкатими, як і їхні погляди, що заважає оформити їх у єдину течію.

Новим поштовхом для молодшого покоління сталкерів став вихід гри, складеної на основі фантастичного переосмислення подій 1986 року на ЧАЕС у призмі твору «Пікнік на узбіччі». Гра «STALKER» відомої української компанії з випуску комп'ютерних ігор призвела до зростання цікавості до покинутих воєнних об'єктів. Загальна чисельність любителів індустріального туризму почала швидко зростати.

Попри, здавалося б, поверхневу несерйозність сталкінгу як такого, все ж таки це захоплення є доволі небезпечним і вимагає знань та підготовки. Оскільки сталкери не зупиняються у своїх дослідженнях виключно на наземних спорудах, то виникає необхідність знань у сфері спелеонтології. Подекуди є необхідними навички альпінізму. Водночас, закинуті споруди часто бувають джерелом небезпеки у вигляді періодичних обвалів. Нерідко колишні воєнні бази стають останнім прихистком різноманітних

небезпечних хімікатів та отруйних речовин. Саме ці факти дозволяють поставити сталкінг на один рівень із такими захопленнями як спелеологія, альпінізм, воєнна гра тощо. [3]

Поширення в світі

Багато людей далекі від бажання активно досліджувати об'єкти і нелегально проникати на їхню територію і задовольняються спогляданням індустріальних пейзажів і об'єктів промислової архітектури з боку або екскурсіями на діючі об'єкти промисловості. Для них організуються спеціальні тури в різні міста світу. В Україні цей вид туризму розвинений слабо, на відміну від країн Європейського союзу та Північної Америки, де він має досить широке поширення.

Також існують спеціальні тури для бізнесменів, які цікавляться промисловістю і знаходяться в пошуку вигідного вкладення коштів у виробництво. Такий вид туризму також називають індустріальним. [1]

На заході індустріальний туризм набув популярності після того, як на нього звернули увагу мас-медіа, а на початку 1980-х набув популярність музичний стиль «індастріал», до якого відносять такі колективи як Throbbing Gristle, Current 93, Einstürzende Neubauten, Coil, Nurse With Wound і т.д. У СРСР інтерес до естетики занедбаних об'єктів і промзон виник після появи фільму «Сталкер» Андрія Тарковського, і назву «сталкер» стали застосовувати по відношенню до себе самі любителі індустріального туризму, хоча у фільмі Сталкер – це провідник по Зоні, а не її дослідник, а в книзі «Пікнік на узбіччі» братів Стругацьких, за мотивами якої знято цей фільм, сталкери нелегально проникають в Зону з метою пошуку незвичайних артефактів, т. зв. хабара, для подальшого їх продажу на чорному ринку.

Але відсутністю у 80-х роках в СРСР можливості отримувати й обмінюватися інформацією зумовлена неможливість консолідувати учасників руху в країні, роблячи його долею одинаків. Все сильно змінилося з появою Інтернету, який дозволив вільно обмінюватися інформацією, об'єднуватися і організувати спільні поїздки на важкодоступні і далекі об'єкти. У світі видається безліч журналів, книг, знімаються документальні фільми і телевізійні передачі на тему міських та індустріальних досліджень.

Істотно сприяв зростанню популярності цього виду туризму вихід довгоочікуваної багатьма комп'ютерної гри STALKER у 2007 році. Саме з її появою слово «сталкер» стає більш вживаним по відношенню до людини, котра захоплюється індустріальним туризмом. До сьогоденної хвилі Urban

exploration такі люди частіше називали себе дослідниками, індустріальщиками або діггерами. На Заході, як можна прочитати на англійській сторінці Вікіпедії Urban exploration, новий вибух інтересу до цієї субкультури покоління нульових стався завдяки телевізійним шоу та періодичним виданням. [2]

Індустріальний туризм стає дедалі відомішим у світі. Одним із «піонерів» промислового туризму на території колишнього СРСР називають металургійний гігант «Северсталь». Вивчивши досвід промислових міст північної Англії, де складувні, кораблебудівні й хімічні підприємства були одним із об'єктів залучення туристів у промислові міста, компанія «Северсталь» сама запропонувала туристичним агентствам, аби популярні за кордоном теплохідні круїзи по Верхній Волзі передбачали й відвідування металургійного гіганта в Череповці. Не менш яскравий приклад промислового туризму – це те, що космічний центр, розташований у Французькій Гвіані, торік відвідали понад 62 тис. туристів, з них 23 тис. стали свідками запуску ракети [4].

Що ж до районів старих гірничих розробок, то їх використовують в туристичній галузі вже давно й активно – у Польщі та Чехії, в Австрії й на о. Сардинія. Неподалік Бірмінгему (Великобританія) існує цілий музей під відкритим небом – своєрідний куточок «старої промислової Британії». А соляні шахти дуже корисні для лікування астми – прикладом може бути копальня Велічка (Польща), що входить до переліку світової культурної спадщини ЮНЕСКО, а також аналогічні українські солекопальні в Солотвині (Закарпаття) та Артемівську (Донеччина). Отож у перспективі розвиток туризму в промислових містах – це додаткові надходження до місцевих бюджетів та додаткові робочі місця. Найактивніше сьогодні (принаймні, за кількістю публікацій про це в світовій пресі та мережі Internet) промисловий туризм розвиває Китай, зокрема, в місті Шанхай – «колиці» сучасної промисловості цієї країни. Тут його орієнтують на бізнес-мандрівників (підприємців-промисловців), студентів, пенсіонерів – колишніх працівників підприємств міста тощо. І оскільки, як і за все в країні, за розвиток цього виду туризму взялася якнайактивніше влада, то не викликає сумніву, що невдовзі саме промисловий туризм стане новою «візитною картою» Шанхаю. [5]

У Росії, зокрема, в Санкт-Петербурзі, також активізуються напрямки індустріального туризму. Так, в «другій столиці» вже створено міський

реєстр пам'ятників промислової архітектури, в якому 7783 об'єктів [4]. Другий приклад – Республіка Саха (Якутія), де за пріоритетний, поряд із іншими, визнано і промисловий туризм, ресурсом для якого є алмазо- й золотовидобувна галузі, а також хутряна [4].

Ще один яскравий приклад розвитку промтуризму – м. Нагоя (Японія), яке часто називають «японським Детройтом» через те, що в місті і навколо нього велика кількість автопідприємств, зокрема, автогігант «Тойота». Це місто оцінюється як порівняно бідне на історичні пам'ятки. Втім, воно отримує порівняно високі прибутки від туризму саме завдяки його індустріальному виду: місцеві турагенції організують для всіх бажаючих екскурсії на підприємства – як на традиційні майстерні з виготовлення серветок і рушників, меблів, кераміки, емалі, так й на високотехнологічні підприємства з вироблення роботів, авіоніки, автомобілебудування тощо [5].

Варто зазначити, що і в Україні подекуди наявний промисловий туризм зокрема, найяскравіші приклади – Південноукраїнська АЕС (а, наприклад, у Франції туризм на АЕС існує вже більше 20 років, і французьке міністерство атомної енергетики пов'язує із цим досить великий відсоток прихильників розвитку цього виду енергетики в країні), виноробні підприємства Криму й Одещини тощо, а в Донецькій області навіть розроблена місцева програма розвитку промислового туризму [5; 6].

Потенціал для розвитку промислового туризму в Україні

Якщо рухатися в напрямку розвитку промислового туризму, який все активніше стає популярним як у світі (зокрема, в Китаї, Німеччині, Французькій Гвіані, США, Австралії та ін.), так і в сусідніх із Україною державах, то у Дніпропетровського регіону є всі шанси стати лідером промислово-туристської галузі в країні, а його промислового комплексу – справді візитною карткою держави. Звичайно, самого лише розуміння перспективності промислово-туристичної галузі не достатньо. У цій справі, як і в багатьох інших, нічого не можна зробити без значних інвестицій [5]. Шляхом створення відповідного об'єднання (принагідно: цей механізм вже достатньо активно запроваджується в світі) можна забезпечити фінансування та виконання навіть дуже амбіційних проектів у туристичній галузі, які за інших обставин для кожного окремого учасника були б неможливі.

На Дніпропетровщині – в краї, що має багате індустріальне минуле, в досить складному становищі перебувають численні пам'ятники науки й

техніки – об'єкти, які відносяться до категорії, користуючись прийнятою сьогодні в євроамериканській культурі терміном, «індустріальної спадщини». Хоча останнє не вичерпується пам'ятниками науки й техніки, але саме вони становлять левову його частку. Історія матеріальної культури Придніпров'я XVIII–XX ст.ст. – це у визначальному ступені історія гірничодобувної промисловості, металургії, металообробки, у пізніший період – ще й машинобудування. Це обумовило й типи пам'ятників індустріальної культури краю, і характер проблем, пов'язаних з їхнім збереженням та використанням, а також пропагуванням в якості об'єктів туризму. Втім, не одними лише пам'ятками промислової (індустріальної) спадщини славетна Дніпропетровщина, а й величезною кількістю сучасних промислових виробництв, адже в регіоні діють більше 700 основних промислових підприємств двадцяти видів економічної діяльності, виробляється близько 17–18% усієї промислової продукції України, і за цим показником область посідає друге місце по країні. Тож цілком логічно оцінити можливості застосування цього потенціалу й в цілях розвитку в краї специфічного виду туризму – промислового, досвід розвитку якого в світі мають вже достатньо багато країн.

Сьогодні Дніпропетровщина пропонує чимало екскурсійних об'єктів та туристських маршрутів, різноманітні програми перебування – екскурсії, відвідування театрів, спортивних видовищних змагань тощо. І область, і місто Дніпропетровськ мають що запропонувати відвідувачам – в цьому можна переконатися, якщо ознайомитися, наприклад, з ресурсами Інтернет-сайтів [5, 6]. Визначні пам'ятки Січеславського краю здавна привертали увагу як видатних письменників, художників, видатних діячів, так і чисельних туристів. Окрім історико-географічного (відвідання запорозьких святинь, історичних пам'ятників), гідрологічного та бальнеологічного (відпочинку на Солоному Лимані та Дніпровських водосховищах), геологічного (Волоські скелі), мінералогічного, геоботанічного, екологічного видів туризму, Дніпровський край може запропонувати потенційним туристам знайомство із своїм промисловим комплексом, що є одним із найбільших в державі, а по деяких параметрах – й унікальним. Ця пропозиція є цікавою та перспективною з точки зору розвитку в краї промислового виду туризму (за іншими джерелами – технологічного, політехнічного, бізнес-туризму). Однією з головних функцій промислового туризму є підняття іміджу самого підприємства (власна реклама). За приклад може бути Петербурзький завод

«Балтика» (Росія), який проводить екскурсії вже п'ять років і його щорічно відвідують 25 тис. чоловік [6]. Тож промисловий туризм – найдоступніша форма реклами, значно більш ефективна й менш витратна, ніж телевізійні ролики. Одним із засновників такого виду туризму вважається компанія Heineken Experience, екскурсійні проекти якої й сьогодні є одними з головних видовищних туристських програм Амстердаму (Нідерланди) [5]. Дніпропетровщина стала тим регіоном, звідки розпочалася історія розвитку промислового природокористування, активного впливу людини на природні ландшафти шляхом їх перетворення у виробничі. Здавна відоме прізвисько міста Дніпропетровська як «Український Чикаго» (воно з'явилося на зорі промислового освоєння Катеринославщини – наприкінці XVIII – початку XIX століть). І це не дивно, адже Дніпропетровська область за структурою своєї економіки є індустріально-аграрною, має потужний промисловий потенціал. У регіоні діють більше 700 основних промислових підприємств двадцяти видів економічної діяльності, на яких працюють майже 800 тис. осіб. На Дніпропетровщині виробляється близько 17–18% усієї промислової продукції України. За цим показником область посідає друге місце по країні. На Дніпропетровщину приходяться й деякі найважливіші світові досягнення у промисловому комплексі. На Криворізькому металургійному заводі з 1964 р. діє найбільша в світі доменна ніч (її об'єм – 5000 м³), а загальна маса металоконструкції становить 62 тис. т.

На Дніпровському і Дніпропетровському металургійних заводах вперше в світовій практиці запроваджено метод використання природного газу в доменних печах.

Найменша гребля. В Дніпродзержинську діє лабораторія, що не має аналогів в Україні: на 30-гектарній території розташовані об'єкти, де випробовуються греблі гідроелектростанцій та АЕС на динамічну, механічну і хвильову стійкість їхніх ґрунтів. Особливість цієї лабораторії просто неба полягає в тому, що великомасштабні дослідження проводяться на натуральних матеріалах з натуральним навантаженням. Завдяки цьому спрощуються проекти, скорочуються строки будівництва гідропоруд, зменшується їхня собівартість. У 1956 р. на Орджонікідзевському гірничо-збагачувальному комбінаті вперше в світі було впроваджено метод рекультивациі (відновлення) колишніх кар'єрних земель.

Більша частина мандрівників, що приїжджають в регіон – це бізнес-мандрівники. Багатьом з них було б цікаво зазирнути у виробничий процес

значно глибше. У зв'язку із цим постає питання про розвиток такого виду туризму на теренах краю, оцінки його перспективності, ресурсної бази й напрямків. Отже, ця пропозиція достатньо серйозна й здатна закласти основи розвитку промислового туризму в регіоні – як внутрішнього, так і іноземного (в'їзного). Адже лише на Дніпропетровщині можна побачити найбільші в Європі металургійне виробництво (Нижньодніпровський трубопрокатний комбінат), систему кар'єрів (Інгулецько-Криворізький район), марганцеворудні й феросплавний комбінати (міста Орджонікідзе і Нікополь) тощо. Слід зазначити, що в останній час мешканці інших регіонів України й іноземці все більше цікавляться екскурсіями на підприємства краю, тож цей напрям відкриває нові можливості для туристичних фірм.

Поза те, є категорія студентів технічних, економічних, природничих спеціальностей, котрим екскурс на виробництво не просто цікавий, але й корисний для майбутньої роботи. Особливо корисними будуть такі екскурсії для студентів еколого- та економіко-географічних спеціальностей задля ознайомлення зі структурою, особливостями діяльності підприємств, виявлення виробничих зв'язків підприємств із постачання сировини та збуту продукції, встановлення основних напрямів діяльності підприємств в галузі охорони навколишнього середовища тощо; комплексного вивчення територіальних природно- та антропогенно-географічних комплексів тощо. [6]

Перспективи розвитку з огляду на потенціал та світовий досвід

Феномен індустріального туризму є недостатньо висвітленим у вітчизняній науковій літературі. Він частіше ототожнюється з поняттям «діловий туризм», який означає поїздки зі службовою метою. Але більшість зарубіжних авторів розглядають поняття індустріального туризму набагато ширше. Деякі з них вважають, що індустріальний туризм передбачає проведення екскурсій на підприємства і надає можливість туристам стати учасниками процесу виробництва. Інші стверджують, що індустріальний туризм – це відвідування об'єктів промислової спадщини, тобто непрацюючих підприємств, пристосованих для туристів та музеїв. І незначна кількість учених припускає, що поняття індустріальний туризм містить обидва варіанти: як відвідування підприємств, які реально працюють, так і компаній, що призупинили процес виробництва та відкрили свої двері для туристів. [7]

Однак, ставши окремим видом туризму, індустріальний туризм не загубив зв'язку з іншими різновидами туристичної галузі. Окрім ділового туризму, індустріальний туризм міцно зв'язаний із сільським, культурним, пізнавальним туризмом. Одним із різновидів індустріальних турів є тури для молодих спеціалістів, які вивчають продукцію підприємства та процес виробництва.

Як показує практика, цей вид туризму є дуже прибутковим, адже він викликає неабиякий інтерес серед туристів. Позитивний вплив індустріального туризму на розвиток регіонів в інших країнах є очевидним, адже ті регіони, які раніше вважалися нецікавими з точки зору туризму, стали всесвітньо відомими туристичними центрами.

Цей вид туризму – дуже перспективний для тих промислових регіонів, на території яких розташовано декілька підприємств. Від комплексних турів туроператори отримують більше прибутку, ніж від індивідуальних маршрутів. Досвід зарубіжжя свідчить, що поряд із іншими видами туризму індустріальний туризм користується попитом серед туристів. Він приносить вигоду не тільки туроператорам, а й підприємствам, на яких проводяться екскурсії. Відтак підвищується конкурентоспроможність компаній, що надають туристичні послуги, а отже, зростає розмір податків, які ці підприємства сплачують до бюджетів різних рівнів. Таким чином, разом із розвитком індустріального туризму розвивається і регіон, на території якого розташовані ці туристичні об'єкти. [7]

Джерела:

1. http://eprints.kname.edu.ua/16880/1/409-416_Чередниченко_ОЮ.pdf
2. <http://ru.wikipedia.org/wiki/>
3. www.poltava.pl.ua/opinion/36/
4. Бердичевская М. Новости предприятий: Когда невозможно уже работать напряженнее, начни работать умнее [Електронний ресурс] / Режим доступу: http://bin.com.ua/templates/news_article_big.shtml?id=49428
5. Прибиткова Л. Туризм у промислових містах: міф чи реальність? // Партнери. – 2005. – Вип.12 (78).
6. http://tourlib.net/statti_ukr/afanasjev2.htm
7. <http://soskin.info/ea/2010/9-10/201010.html>

2.8. Круїзи (морські та річкові)

Морські круїзи

З часу появи людства на Землі його вабили моря. Від початку їх використовували для дослідження нових земель, потім для перевезення товарів і вантажів, оскільки світ став промислово розвиненим і розпочалась торгівля. Згодом з'явилися заможні люди, які бажаючи витратити частину своїх коштів в обмін на різні форми відпочинку і розваг. Тож природжена схильність до подорожей в різні куточки нашої планети була успадкована від перших мандрівників, а потім стала доступною для великої кількості людей. [1]

Морський круїз являє собою туристичну поїздку по морю, зазвичай з заходом у порти, на борту спеціального пасажирського судна. Наразі десятки круїзних компаній в усьому світі експлуатують сотні пасажирських судів, місткістю від 70 до більш ніж 1000 пасажирів, і пропонують захопливі поїздки практично в будь-який регіон світу.

По суті круїз являє собою морський тур, у базову вартість якого включено комплексне обслуговування на борту судна. Зокрема: проїзд на судні, проживання в каюті (у залежності від обраного класу), триразове харчування, розваги і, як правило, цілий ряд спеціальних заходів на борту судна (свята, фестивалі, конкурси, концерти й ін.).

Більша частина операторів круїзів об'єднана у професійну міжнародну асоціацію – Cruise Line International Association. Багато туристичних агентств, особливо ті, що спеціалізуються на відпочинку і круїзах, також є членами цієї асоціації.

Круїзи користуються сталим попитом туристів з усіх країн світу. [3]

Історія розвитку

У 1818 р. компанія Black Ball Line, що здійснювала свою діяльність з Нью-Йорка, стала першою судноплавною компанією, яка запропонувала регулярні трансатлантичні пасажирські рейси зі США до Англії, піклуючись при цьому про комфорт пасажирів. У 1830 р. почалося застосування пароплавів, які пізніше почали домінувати на ринку пасажирських і поштових перевезень, витіснивши вітрильні кораблі. У той час переважали англійські компанії. Найбільшою судноплавною компанією була Британська і

Північноамериканська поштова компанія, пізніше перейменована в Cunard Line.

Витоки зародження морських круїзів беруть початок в середині позаминулого століття, коли судноплавні компанії, що здійснюють перевезення емігрантів з Європи в Америку, почали шукати шляхи наповнення пасажирами своїх рейсів з Америки в Європу, які завжди були напівпорожніми. У цей період підвищилася комфортність і зручності морських подорожей, пов'язані з використанням електрики, наявністю просторіших палуб, почалася організація розваг на борту корабля. У 1867 р. колісний пароплав Квакер Сити зробив те, що може вважатися першим морським круїзом з Нью-Йорка в Європу і Палестину. Одним з пасажирів був відомий письменник Марк Твен, чия книга «Простаки за кордоном» висвітлює детальний звіт про подорож. Підтримка морських подорожей з боку Британського медичного журналу в 1800-х стимулювала заможних людей здійснювати морські круїзи і трансатлантичні подорожі.

У 1881 р. судноплавна компанія Peninsular & Oriental Steam Navigating Company (P&O), переобладнала свій лайнер «Цейлон» в круїзний корабель, що було доволі сміливим експеримент на той час. «Цейлон» вважається першим круїзним кораблем в історії, призначеним виключно для морських розважальних подорожей, і компанія небезпідставно вважає себе винахідником морських вояжів з метою відпочинку. Власники компанії використовували лайнер на постійній основі навіть в несезонний період, коли кількість пасажирів, що удавались до їхніх послуг, була невеликою.

На початку 20 століття лайнери, що повертаються з Нью-Йорка і Канади до Європи, не були заповнені пасажирами. Поступово ці вояжі з Нового світа в Старий почали позиціонувати як прогулочні морські подорожі, хоча насправді вони були звичайними лінійними рейсами. Умови перебування на борту поступово покращувалися, і лайнери почали будувати з акцентом на комфорт, а не на швидкість.

До війни, за винятком декількох спеціалізованих круїзних кораблів і організації морських подорожей на звичайних лінійних лайнерах, не пристосованих до здійснення морських круїзів з метою відпочинку, індустрія морських подорожей все ще знаходилася в зародковому стані. Початок Першої світової війни вмить зупинив її розвиток.

Після закінчення війни декілька судноплавних компаній переорієнтувалися з лінійних перевезень пасажирів на індустрію морських

круїзів. Практично всі кораблі, які використовували для цієї мети в той період, були рейсовими пасажирськими пароплавами, переобладнаними і адаптованими, більш або менш, до морських круїзів з метою відпочинку.

Післявоєнні пасажирські кораблі рясніли розкішшю, більше відображаючи інтер'єри готелів на суші або заміських садиб. У цьому не було нічого дивного, оскільки чимало з них проектувався архітектами Чарльзом Мьюзом і Мілларом, добре відомими архітектами-декоратори готелів. У той час багато пасажирів розглядали морські вояжі як щось не зовсім приємне, яке необхідно витерпіти, ніж отримати задоволення. Надзвичайно розкішні інтер'єри були покликані перемкнути увагу мандрівників від бурхливого моря, по якому їм доводилося подорожувати. Такий тип внутрішніх інтер'єрів пасажирських кораблів домінував до початку 1930-х, коли виник більш модерністський стиль.

У 1927 р. французькі суднобудівники представили «Або де Франс», який вважається першим пасажирським судном, повністю оформленим в сучасному стилі. Саме цей корабель представив відомий модерністський стиль арт-деко, що виявився не лише в архітектурі, але і в моді та живопису. Його відмінними рисами була строга закономірність, розкіш, сучасні матеріали. З появою «Або де Франс» почала добігати кінця епоха плавучих готелів з їх класичними, багатими інтер'єрами.

Експлуатація моделі літака Боїнг 747 дозволяла здійснювати безпосадочні трансатлантичні авіарейси, що привела до кризи індустрії морських пасажирських перевезень. До кінця 1960-х трансатлантичні лінійні рейси вичерпали себе. У них вже не було потреби як з практичної, так і економічної точки зору.

Власники судноплавних компаній зіткнулися з серйозними проблемами у зв'язку з різким падінням попиту на їхні послуги. Судноплавні компанії реально дивилися в майбутнє і усвідомлювали, що можливість заробляти гроші на продовженні лінійних перевезень пасажирів прямує до завершення, і що їхні судна повинні відповідати виконанню подвійної ролі – лінійним перевезенням, а також розвитку морських вояжів з акцентом на останньому. Компанія Home Lines стала однією з перших судноплавних компаній, яка в 1963 р. повністю переорієнтувалася на розвиток індустрії морських розважальних подорожей.

Хоча досягнення в авіаційній галузі завдали нищівного удару по трансатлантичних подорожах, 1960-і ознаменувалися періодом зародження

сучасної круїзної індустрії. Тепер можна стверджувати, що досягнення авіації відтворили і відродили індустрію морських подорожей сьогодні. У нових умовах круїзні компанії стали пропонувати пасажирам вояжі з метою відпочинку в Карібському регіоні і створили образ корабля для розваг, що залучив багато пасажирів. Круїзні кораблі концентрувалися на створенні неформальної обстановки, надаючи багаточисельні розваги на борту корабля.

Круїзи набули новий вигляд з виходом на екрани популярного телесеріалу «Човен кохання», який транслювався по телебаченню з 1977 до 1986 року і став одним із найдовших телевізійних проєктів. Серіал був знятий режисером Аароном Спеллінгом, зйомки проходили на двох кораблях («Island Princess» та «Pacific Princess»). Фільм був знятий в жанрі комедійного шоу, в якому пасажирів і екіпаж корабля постійно знаходили романтичні і кумедні пригоди.

У комедійному серіалі був зроблений чіткий акцент на романтиці і екзотиці подорожей. Багато хто вважає, що серіал зробив величезний вплив на розвиток індустрії морських вояжів, з якого і почався круїзний бум. Крістофер Бойд з журналу «Florida Trend» відзначив: «Телевізійний серіал “Човен кохання”, показавши на широкому екрані корабель «Princess», зумів змінити власне уявлення про морську подорож. Несподівано для багатьох, морський вояж почав асоціюватися з романтикою, інтригами і хорошими людьми». Уповодж 1979-1993 років щорічне зростання морських круїзів склало рекордні 9,4 відсотка. Круїзна компанія Princess Cruise Lines настільки сильно асоціювалася з цим популярним серіалом, що продовжувала використовувати слоган “Це більше, ніж морська подорож. Це корабель любові” до кінця 1990-х.

«Боротьба» за найбільший круїзний корабель не припиняється. У жовтні 2009 р. був спущений на воду найкрупніший круїзний лайнер Oasis of the Seas, водотоннажністю 220 000 тон і довжиною корпусу 360 м, здатний прийняти на борт 6296 пасажирів.

Впровадження нових, крупних лайнерів має більше переваг, оскільки дозволяє судноплавній компанії запропонувати пасажирам більш якісне обслуговування, включаючи великі каюти для мешкання, торгівельні центри, льодові катки, пристрої для скелелазіння та інше. Велика кількість ресторанів на борту дозволила запровадити нову концепцію харчування, коли пасажирів можуть вільно вибирати, де і з ким вони хочуть обідати.

Розваги на борту еволюціонували від шоу у виконанні талановитих членів екіпажа на кораблях в 1970-х до постановки професійних шоу-програм на сучасних мега лайнерах.

Каюти з балконами, доступ до Інтернету, можливість дивитися телебачення, обслуговування в номерах впродовж 24 годин доступно на всіх сучасних круїзних кораблях.

Після терористичних атак 11 вересня 2001 р., число круїзних пасажирів різко скоротилося, оскільки більшість з них були американські громадяни. Але поступово ситуація нормалізувалася, і сьогоднішні темпи зростання галузі плюс той факт, що є ще багато неосвоєних ринків (Європа, Азія), дозволяють говорити про безхмарне майбутнє.

Через нові правила СОЛАС (Міжнародна конвенція з охорони людського життя на морі), багато старих суден вимушені були припинити своє існування. Для компаній, що намагаються продовжити експлуатацію цих старих кораблів, настали важкі часи, оскільки вони вимагають великих інвестицій для відповідності новим правилам безпеки, які з 2010 року стали ще жорсткішими (наприклад, установка нової системи пожежогасіння). Застарілі кораблі споживають багато палива, тому їх експлуатація дуже витратна, і вони не приносять істотного прибутку. Вони потребують більшої кількості членів екіпажа на одного пасажира. Лише небагато судновласників все ще в змозі їх експлуатувати. Переважно вони працюють на коротких круїзах, тривалістю два, три або чотири дні. Коли ж круїзні компанії, такі як Regal Cruises, Premier Cruises, Commodore Cruises, Royal Olympic Cruises і Empress Cruises, намагалися продовжувати експлуатацію цих кораблів, то всі вони збанкрутіли.

Для пасажирів, які шукають чогось незвичайного, ніж просто великий круїзний лайнер з 2000 тисячами пасажирів на борту, декілька спеціалізованих операторів почали пропонувати можливість відвідати незвідані раніше місця в Антарктиці, морські вояжі на парусних суднах (повністю керованих комп'ютерними системами), круїзи на фешенебельних кораблях. У круїзній індустрії сьогодні існує багато різних варіантів.

Завдяки своїй фантастичній комфортабельності і розвагам найвищого рівня на борту корабля, круїзи сьогодні перетворили морську подорож швидше в пам'ятку, ніж можливості побачити щось нове і незвідане. Минули часи обслуговування виключно багатих людей, ця індустрія зорієнтована на широкі маси і зараз є одним із найдинамічніших секторів індустрії туризму.

Круїзна індустрія перебуває на підйомі і забезпечує якісний відпочинок мільйонам пасажирів у всьому світі. [1]

Поширення у світі

Сьогодні морські круїзи переживають період підйому. Зростає круїзний флот, удосконалюються конструкції пасажирських судів, підвищується їхня комфортабельність, розробляються нові морські й океанські маршрути. Найбільшою популярністю водні подорожі користуються в США і Німеччині. Але якщо американці, що цінують час, віддають перевагу тижневим маршрутам (по Карибському морю, до Бермудських островів, Алясці), то німецькі турфірми, як правило, організовують багатоденні і навколосвітні подорожі.

У 1970 р. у круїзах взяли участь 500 тис. чоловік, тепер же це число становить 5 млн. осіб, основну частку яких складають американські туристи.

У 2004 р. кількість туристів (учасників круїзів) сягнула 7 млн. чоловік, а кількість туристів європейських круїзів досягла 2 млн. У наступні роки круїзний туризм буде одним із найважливіших видів туризму зі значними ринками в США, Великобританії, інших країнах Європи й Азії. Загальна кількість пасажирів у рік може досягти 8 млн.

Найбільшим ринком-постачальником круїзних туристів є ринок США. Зростання числа круїзних туристів у США почалося в 1980 р. і його темпи перевищують середньорічні обсяги. [7]

Особливості морських круїзів

Морський круїз – подорож зазвичай по замкнутому кругу з радіальними поїздками з портів у внутрішні райони країн. У світі налічується більше 150 морських круїзних компаній – грецьких, італійських, іспанських, американських, данських, норвезьких. До найбільш відомих перевізників у сфері морських круїзів відносяться Carnival Cruise Lines, Celebrate Cruises, Royal Caribbean International, Princess Cruises, Costa Cruises, Norwegian Cruise Lines. З кожним роком число круїзних компаній збільшується, оскільки збільшується число туристів, що виявляють цікавість до круїзів. У 1980 р. налічувалося 1,5 млн туристів морських круїзів, в 1993 р. – 4,5 млн, в 1996 р. – 6,5 млн, в 2003 р. – 9 млн, в 2006 р. ця цифра досягла 12 млн туристів. З початку 1980-х рр. зростає і кількість круїзних судів. У 1985 р. налічувалося 120 морських круїзних судів, в 1994 р. – 175, в 2003 р. – 327, а в 2006 р.

кількість морських круїзних судів склала 387. Відбувається не лише кількісне, але і якісне зростання морських круїзних перевезень і судів. Круїзні судна, як і готелі, оцінюються по цілому ряду критеріїв, після чого їм привласнюється певна кількість зірок. Використовуються наступні критерії: судно і його оснащення, стан кают, живлення, обслуговування, розважальні програми, асортимент додаткових послуг на борту.

Морські круїзні судна за якістю обслуговування і рівню комфорту класифікуються таким чином:

- стандарт (2*-4*)
- преміум (5*-5*+)
- люкс (6*).

Для морських круїзних судів також прийнята класифікація за тоннажем (об'єм внутрішнього простору судна в гросс-тоннах, 100 куб. футів складає 1 гросс-тонну):

- великі (понад 60 тис. гросс-тонн);
- середні (до 60 тис. гросс-тонн);
- малі (до 25 тис. гросс-тонн).

Останнім часом намітилася тенденція до будівництва великих круїзних судів. Найбільшим круїзним лайнером до останнього часу вважався 17-палубний *Voyager of the Sea*, що належить компанії *Royal Caribbean*. Його водотоннажність складає 142 тис. т, кількість пасажирів – 2200 туристів і 1180 членів екіпажа. Унікальні розміри судна: 311 м в довжину, 47 м завширшки, 70 м у висоту. Особливістю цього лайнера є те, що вперше на борту корабля побудовані льодовий каток і справжня вулиця-променад під скляним куполом. У січні 2003 р. в Саутгемптоні був спущений на воду новий найбільший океанський лайнер *Queen Mary 2*. Його водотоннажність складає 150 тис. т, висота від ватерлінії 70 м. Новий лайнер прийняв на борт 2620 туристів.

За тривалістю круїзні маршрути класифікуються:

- на короткострокових (від декількох годинників до декількох діб);
- середньострокові (від 5 до 13 діб);
- довгострокові (до 2 місяців).

Каюти на морських круїзних судах відрізняються великою різноманітністю за площею, інтер'єром, набором зручностей, що, природно, позначається на ціні подорожі.

Найбільш загальна класифікація кают:

- економічні (каюти з штучним освітленням);
- стандартні (з вікнами);
- преміум (з балконами).

У круїзній компанії Royal Caribbean прийнята своя класифікація кают:

1) каюти класу люкс з видом на океан:

– R – королівські апартаменти: окрема спальня з двоспальним ліжком, індивідуальна веранда, душ, звичайні зручності, вітальня з диваном, рояль, холодильник, міні-бар, їдальня;

– A – «оунерс суїт»: ліжко великого розміру, індивідуальна веранда, окрема вітальня з диваном, холодильник, міні-бар;

– AA – «роял фемілі суїт»: дві спальні з ліжками, вітальня з диваном, індивідуальна веранда, холодильник, дві ванні кімнати;

– B – «гранд суїт»: два ліжка, індивідуальна веранда, крісла, диван, холодильник.

– Z – «суперіор суїт»: два ліжка, індивідуальна веранда, крісла, диван, холодильник;

– D – каюта «делюкс»: два ліжка, індивідуальна веранда, крісла, диван, холодильник

2) родинні каюти з видом на океан:

– FF – каюти великого розміру, розраховані на розміщення 6 осіб;

3) каюти з видом на океан:

– F, H, I – комфортабельні каюти, обладнані двома ліжками, із звичайними зручностями, туалетом, телевізором, телефоном;

4) внутрішні каюти:

– K, L, M, N, O, P, Q – комфортабельні каюти, обладнані двома ліжками, із звичайними зручностями, туалетом, телевізором, телефоном.

Важливою особливістю круїзних турів є організація розваг на борту. На круїзних кораблях працюють різні клуби, запрошуються актори для виступів, проводяться шоу, діють гральні клуби і казино. Як правило, круїзний тур організований по системі «все включено», це поширюється на харчування, користування спортивними залами і інвентарем, розважальну програму. Однією з переваг круїзних турів є їхня безвізовість. Пасажири можуть знаходитися в портах і здійснювати екскурсії протягом 48-72 годин без візи. Найбільший недолік круїзів – їх досить висока ціна. Але останнім часом з'явилися бюджетні круїзні компанії.

Прийнята наступна цінова класифікація круїзних маршрутів:

- економічні (75-150 дол. на людину в добу);
- класичні (100–200 дол. на людину в добу);
- преміум (150–400 дол. на людину в добу);
- люкс (700-1000 дол. на людину в добу);
- ексклюзивні (більше 1000 дол. на людину в добу).

Основні райони морських круїзів – Карибський басейн і Середземне море. Головною перевагою Карибського басейну є те, що круїзи тут можна проводити упродовж цілого року. Тривалість круїзних маршрутів коливається від 3 днів до 2 тижнів, маршрути класифікуються по наступних напрямках: Західні Кариби, Східні Кариби, Південні Кариби. Класичні морські круїзи – це Середземне море. Круїзні маршрути охоплюють відразу декілька європейських країн – Іспанія, Франція, Італія, Греція – і країн Північної Африки – Марокко, Туніс, Єгипет. Великою популярністю користуються круїзи уздовж берегів Британії, Скандинавії і Росії. Деякі круїзні компанії організовують навколосвітні подорожі тривалістю понад 120–140 днів.

Останнім часом велику популярність набули круїзи на поромках як різновид морських круїзів. В основному із-за їх короткостроковості і економічності. Сучасні пороми, використовувані в круїзних цілях, є багатопалубними кораблями. На російському ринку великий попит мають подорожі на комфортабельних поромках компаній Viking Line, Silja Line, DFDS Seaways, Fjord Line, Smyril Line, Color Line, Superfast series. Безперечними лідерами попиту є комфортабельні поромні круїзи, здійснювані на Балтійському морі компаніями Silja Line і Viking Line. Причин тому декілька. По-перше, географічна зручність порту відправлення – Хельсінкі. Сюди легко дістатися з Москви і Санкт-Петербурга. По-друге, «компактність» круїзу – в найбільш короткому варіанті він займає дві ночі на кораблі і один день в Стокгольмі. Існує можливість виїзду в цей круїз навіть на week-end. В той же час круїз може бути розширений за рахунок тривалішого перебування в Стокгольмі і Хельсінкі. По-третє, на поромі можна проводити корпоративні заходи. По-четверте, на борту поромів туристам пропонується широкий спектр розваг: магазини безмитної торгівлі, дискотеки, ресторани по системі «все включено», басейни і сауни. По-п'яте, за короткий період туристи мають можливість відвідати столиці двох європейських держав. Тривалість таких круїзних маршрутів – від 2 до 4 днів, включаючи відвідини двох країн – Фінляндії і Швеції. При розміщенні на поромках туристам надаються комфортабельні каюти різних категорій,

розраховані на людей з різним доходом. Окрім Viking Line і Silja Line великий попит мають круїзи молоді компанії «Суперфаст». На відміну від гігантських поромів Viking Line, Silja Line, що вміщують декілька тисяч туристів, судна компанії «Суперфаст» беруть на борт не більше 600 пасажирів. При цьому на будь-якому з поромів працюють магазини, декілька ресторанів, сауни, джакузі. Головна перевага круїзів «Суперфаст» – швидкість. Пороми доставляють туристів з Фінляндії до Німеччини за 21 годину. Пороми компанії «Суперфаст» ідеально підходять для інсентів-турів: тут є все необхідне не лише для відпочинку, але і для проведення семінарів.

Перевезення туристів морським транспортом регулюється правовими актами міжнародного і національного законодавства. При міжнародних перевезеннях діють договори і конвенції, серед яких слід виділити Афінську конвенцію про перевезення морем пасажирів і багажу, Міжнародну конвенцію про охорону людського життя на морі, Міжнародну конвенцію про уніфікацію деяких правил, що відносяться до перевезення пасажирів морем, Міжнародну конвенцію про пошук і порятунок на морі. При перевезенні туристів в російських територіальних водах діє Кодекс торговельного мореплавання Російської Федерації.

Останнім часом стали популярні морські круїзи на невеликих парусних яхтах. Існує дві форми прокату яхт: без екіпажа (бербоут-чартер) і з екіпажем (тайм-чартер). Для подорожей на яхтах при заході в будь-який іноземний порт не потрібна віза. Яхту приймають на добу по так званому паспорту судна, оформленому на господаря судна або шкіпера. [2]

Стан в Україні

Історія радянського морського туризму починається з 1957 р., коли ВАО «Інтурист» почало здійснювати на арендованих пасажирських судах «Перемога» і «Грузія» морські подорожі з Одеси до Ленінграду навколо Європи, а на «Петрі Великому» – по Чорному морю з туристами з соціалістичних країн. У 1960 р. на «Адміралові Нахимові» був організований перший круїз з радянськими туристами на Кримсько-кавказькій лінії, а в 1962 р. на Далекому Сході – на теплоході «Григорій Орджонікідзе» тривалістю 20 діб із заходом в Находку, бухту Ольги, Совгавань, Холмск, Корсаків. У цей же період морський туризм почав розвиватися на півночі і Балтиці.

На сьогодні від усього величезного круїзного флоту СРСР залишився лише один. Це – «Максим Горький», та і той зданий в тривалий фрахт німцям, і ходить під Багамським прапором. Тож дивні історії з кінофільму «Діамантова рука», що відбувалися в круїзі на судні «Михайло Светлов», тепер неможливі. За часів великої Перебудови більшість круїзних лайнерів були списані на метал, продані за копійки або просто відведені з власності, і передані під прапори інших країн. [4]

Основу морського транспорту України складають Чорноморське морське пароплавство (ЧМП), Азовське морське пароплавство (АМП) і Українське Дунайське пароплавство (УДП), що мають флот сумарною вантажопідйомністю 5,2 млн. тонн і пасажирський флот на 9,9 тис. місць.

Морський круїз – це процес, що складається з трьох складових. Перше – лайнер. Друге – маршрут, третє – сервіс на кораблі. Якщо поганий один із компонентів, то це не називається круїзом. Значить, слід підібрати круїзну компанію, маршрут і час круїзу. Є ще й ціна харчування. Як і в будь-якому відпочинку, чим вище рівень сервісу на кораблі, тим вище ціна. Лайнери, умовно, оцінюються зірковістю, як готелі. Не обов'язково найбільші лайнери мають багато зірок. Все залежить від круїзної компанії. На українському ринку представлені найбільш відомі і заслуговуючі довіри американські і англійські оператори, такі як Princess Cruises, Cunard, TUI -Thomson, Radisson Seven Seas, Crystal Cruises, Silversea. Ці круїзні компанії здійснюють круїзи по всіх регіонах світу, цікавих з погляду туристів. Лайнери цих компаній відомі у всіх портах, а такі красені як Star Princess, Queen Mary 2, Crystal Serenity, Voyager Seven Seas, Thomson Spirit є кращими представниками круїзних лайнерів в світі. Вони різні за розмірами, тоннажем, кольором і кількістю палуб, наявністю зірок. Але всі ці кораблі об'єднує те, що, вони зроблені людьми і для людей, з любов'ю і в традиціях морських подорожей. Все краще, що є в індустрії відпочинку, в сервісі, в харчуванні, в розвагах і в кораблебудуванні зібрано воедино на цих круїзних суднах. [6]

Джерела:

1. www.tourist-area.com/istoriya-turizma/istoriya-kruizov-v-mire
2. www.favorit-cruise.ru/sea_cruises/history_cruises/
3. <http://bigreferat.com/ukr/bigreferat938.html>
4. www.rozamira.com/cruise/history.html
5. <http://refsmarket.com.ua/viewfree.php?diplomID=10126&pageid=11>
6. <http://ua.textreferat.com/referat-960-7.html>

Річкові круїзи

Круїзи по внутрішніх водних артеріях (річках, озерах, каналах) прийнято називати річковими круїзами [1; 2]

Перевезення людей водним транспортом відомі з глибокої давнини. Найбільшого розквіту морські і річкові подорожі досягли в середні віки. Основоположниками морських експедицій в епоху Середньовіччя були ірландські ченці. Винахід пароплава (американський винахідник Роберт Фултон, 1807 р.) дав небувалий поштовх розвитку морського і річкового водного транспорту [1]

Поширення в світі

Сучасний водний транспорт залежно від сфери обслуговування поділяється на морський і річковий. Судна річкового флоту здійснюють перевезення пасажирів і вантажів по внутрішніх водних шляхах, до яких відносяться річки, озера, крупні водосховища, канали. [1]

Подорожі по річках і озерах найбільш розвинені в державах, багатих судноплавними річками. Річкові круїзи можуть проводитися в одному напрямі або мати кільцевий маршрут. Річкові круїзні маршрути залежно від умов перевезень, їх тривалості і протяжності, якості послуг, що надаються, підрозділяються на транспортні, туристські, екскурсійні прогулянкові. Транспортні маршрути забезпечують транспортне сполучення між окремими населеними пунктами і працюють, зазвичай, за заздалегідь опублікованим розкладом. Річкові судна, що експлуатуються на транспортних маршрутах, здійснюють транзитні (протяжністю більше 400 км.), місцеві (протяжністю менше 400 км.), приміські і внутрішньоміські перевезення туристів. До транспортних маршрутів відносяться також переправні і поромні лінії. Туристські перевезення організовуються по традиційних і спеціальних маршрутах тривалістю більше 24 годин. Екскурсійні прогулянкові маршрути – це перевезення екскурсантів тривалістю менше 24 годин. Зазвичай це внутрішньоміські і приміські річкові маршрути. Річкові круїзні маршрути розроблені і побудовані так, щоб відповідати високому рівню комфорту розкішного готелю або замського будинку. Чудово обладнані судна пропонують й чудові умови відпочинку. [1]

Дуже популярні круїзи по Європі. Дванадцять річок Європи з її головною водною артерією блакитним Дунаєм, з'єднують великі міста континенту Прагу, Будапешт, Париж, Копенгаген, Берлін і багато інших. Річкові круїзні компанії пропонують різноманітні маршрути, які дозволяють побачити і найцікавіші берегові пам'ятки, і щорічні тематичні свята, і такі події, як свято тюльпанів в Амстердамі чи Ніч опери у Відні. Подорож в круїзі по річках Європи дозволить насолодитися пейзажами мальовничих схилів, повитих виноградниками і прикрашених унікальними середньовічними замками, які органічно вплітаються в панорамні види європейських міст з багатомілітиною історією. [3]

Види річкових круїзів в Європі

Круїзи по Рейну

Найпопулярнішими круїзами по Рейну завжди були круїзи з Амстердама до Базеля або ж у зворотньому напрямку. Тривалість таких круїзів – 8 днів. У цьому круїзі можна побувати в Голландії, Німеччині, Франції та Швейцарії. Круїзи з дуже насиченою екскурсійною програмою. Замовивши собі відпочинок в готелі «до» чи «після» круїзу, можна продовжити свій відпочинок до зручної кількості днів і замовити додаткові екскурсії на вибір.

Круїзи по Дунаю

Круїзи по Дунаю відрізняються тривалістю і географією. Короткі круїзи тривають 8 днів і починаються у Відні чи Пассау. У цих круїзах можна відвідати Австрію, Німеччину, Угорщину, Словаччину. Вибравши собі круїз тривалістю 15 днів, турист отримує й поїздки до гірла Дунаю, а також відвідання Хорватії, Сербії та Румунії. 15-ти денні круїзи користуються великою популярністю в іноземців та розкупаються в першу чергу.

Круїзи по Німеччині та Чехії

Хтось називає ці круїзи гастрономічними турами, інші бачать у цих країнах головні «пивні» держави, проте ніхто не заперечує, що ці маршрути пропонують оглянути дві гарні європейські країни. Круїзи по річках Одер, Ельба і Влтава починаються в Берліні, Дрездені та Празі. Основна маса круїзів триває 8 днів. Можна доповнити круїз відпочинком в готелях Німеччини або здравницях Чехії і об'єднати пізнавальний відпочинок і повну релаксацію.

Круїзи по Франції

Незабутні круїзи по річках Франції поділяють на дві групи. Це круїзи по річці Сена, де починається круїз з Парижа і проходить у Руані, Вероні і Кодебеку. В залежності від кліматичних умов рівень води в Сені змінюється і круїзи, які передбачають відвідування гирла Сени, скорочуються до Верони. Друга група круїзів – це круїзи по річках Сонна і Рона. Вони починаються в Ліоні. Круїзи тривалістю від 3 до 7 ночей краще продовжити відпочинком в Парижі.

Круїзи по річках Іспанії та Португалії

Такі річкові круїзи починаються в Севільї, якщо круїз по Іспанії, або в Порту – у разі круїзу по річках Португалії. Стандартні круїзи тривають 8 днів. Можна ознайомитися з різними історичними пам'ятками і природною красою цих місць.

Круїзи по Італії

Найцікавішими варіантами таких круїзів є круїзи по Венеції і річці По. Можна оглянути Венецію, її околиці і гирло річки По. [3]

Також у списку круїзних турів по річках Європи є:

- Корона Франції (Ліон - Турнон - Вівьє - Авіньйон - Арль - Тен л'Ермітаж - В'єнна) – від 2439 \$, 10 днів

- Все Золото Рейну (Дюссельдорф - Кельн - Кобленц - Рюдесхайм - Шпайер - Страсбург - Базель - Майнц) – від 1987 \$, 10 днів

- Чарівний південь Франції (Сена, Рона, Сона) (Ліон - Шалон-сюр-Сон - Макон - Треві - Вівьєр - Арль - Авіньйон - Шато Неф дю Пап-Вьєн - Ліон) – від 1232 \$, 8 днів

- Поезія Рейну і Неккара (Рейн, Мозель, Майн) (Штутгарт - Людвігсбург - Лоффен - Бад Вімпфен - Гейдельберг - Майнц - Кобленц - Кельн - Амстердам - Амстердам) – від 1369\$, 8 днів

- Романтика Нормандії (Сена) (Париж - Лез Анделі - Кодебек - Руан - Вернон - Париж) – від 1506 \$, 8 днів [4]

Річковий круїзний туризм найбільшою мірою розвинений в європейських країнах (Франція, Німеччина, Румунія, Угорщина, Італія). Популярні круїзні маршрути по Луарі, Рейну, Роні, Сені, Ельбі. Судна, вживані на річкових маршрутах в Європі, відносяться до преміум класу. Голландська круїзна компанія Sea Cloud експлуатує два річкових круїзних судна класу «люкс». У Росії, зазвичай, експлуатуються річкові судна, побудовані в 1980-х роках. Теплоходи цих проєктів, як правило, трьох- або чотирьохпалубні і обладнані комфортабельними каютами, призначеними для

одномісного, двомісного, тримісного і чотиримісного розміщення. Класифікація кают по категоріях залежить від рівня комфорту. Рівень комфорту – це критерій з декількох складових: кількість і розташування місць в каюті, місцерозташування каюти по довжині і висоті судна, площа і форма каюти, наявність зручностей і санітарно-технічних приміщень, вид освітлення. На борту теплоходів до послуг туристів ресторани, кафе, бари, кінозал, магазини. [5]

На річкових круїзних маршрутах в Росії використовуються теплоходи проєктів Q 040 («Илья Репин», «Максим Горький»), Q 065 («Сергей Есенин»), 92 016 («Федор Шаляпин»), 305 («Салават Юлаев»), 588 («Михаил Кутузов»). Організаторами річкових круїзів є судновласники, пароплавства, круїзні туроператори. Волзьке річкове пароплавство здійснює круїзи за такими маршрутами: Москва - Нижній Новгород - Москва (10 днів, з відвідинами міст Углич, Мишкін, Кострома, Плесо, Муром), Москва - Плесо - Москва (6 днів, з відвідинами міст Углич, Мишкін, Ярославль, Кострома). Московське річкове пароплавство здійснює круїзні маршрути Москва - Астрахань - Москва (20 днів), Москва – Санкт-Петербург - Москва (13 днів), Москва - Ярославль - Москва (5 днів), Москва - Углич - Москва (3 дні). Велику популярність набули довгострокові круїзи по річках Обь, Іртиш, Лена, Єнісей, Амур. Тривалість цих круїзів в середньому 18 днів. Як правило, такі круїзи комбінуються з наземними маршрутами. Наприклад, круїз по Єнісею комбінується з перельотом до Північного полюса. Під час круїзу по Лені туристи знайомляться з життям якутських сіл і мають можливість полювати. [6]

Стан в Україні

Компанія Пілігрим пропонує круїз по Нілу «Асуан - Луксор», - захопливий туристичний маршрут, який освоїли понад сто років тому англійські аристократи. Уздовж берегів Нілу розташовані найвідоміші пам'ятки древньої цивілізації Єгипту. Теплоходи курсують від Асуана до Луксора і назад, зупиняючись в Ком-Омбо, Едфу і Есну. Круїзи по Нілу останнім часом стають все більш популярними. [7]

«УКРФЕРРИТУР» (дочірнє підприємство судноплавної компанії «Укрферрі») пропонує організацію інсентив програм і різних конференцій в таких напрямках: - морські й річкові круїзи по усьому світу на 4-5-6* лайнерах провідних круїзних компаній: CRYSTAL CRUISES, CUNARD,

RADISSON SEVEN SEAS CRUISES, PRINCESS CRUISES, HOLLAND AMERICA, MSC, ROYAL CARIBBEAN CRUISE LINE, CELEBRITY CRUISES, NORWEGIAN CRUISE LINE, STAR CRUISES, STAR CLIPPERS, THOMSON CRUISES, COSTA CRUISES, VIKING CRUISES і ін. Круїзні маршрути: Чорне море, Середземне море, Грецькі острови, столиці Західної та Північної Європи, Норвезькі фіорди, круїзи по Карибських островах з виходом у США, Мексику, Кубу, Барбадос, Канарські острови, Червоне море, французька Полінезія, круїзи навколо південної Америки, Австралія, Нова Зеландія, Південно-Східна Азія, Гавайї, США, Канада, Аляска, круїзи по ріках Європи - Рейн, Майн, Дунай. «УКРФЕРРИТУР» є представником швейцарської туристичної компанії «Voyages L'Oiseau Bleu». [8]

Регіональна рівненська туристична агенція «Крила» теж пропонує свої послуги – річкові круїзи по Єгипту, Амазонці, Франції, Італії, Китаю.[9]

Перспективи розвитку річкового круїзного туризму

Наприкінці минулого століття круїзна індустрія стала сектором туристської індустрії, що найшвидше розвивається. Круїзний туризм відноситься до спеціальних видів туризму, оскільки є достатньо трудомістким, капіталомістким видом туризму, що поєднує в собі декілька видів туризму, – рекреаційний, спортивний, лікувально оздоровчий, пізнавальний. Під круїзом розуміють подорож на водних видах транспорту, яка включає берегові екскурсії, огляд визначних пам'яток портових міст, а також різноманітні розваги на борту морських і річкових лайнерів. [10]

Круїзний туризм набув великого розвитку. Прихильники круїзів – це, зазвичай, люди віком 60 років і більше, які шукають активний, оригінальний і, водночас, комфортабельний відпочинку. Інша група (чисельно вона становить 32%) – це молодь, яка бажає відсвяткувати своє весілля на круїзному лайнері із сім'єю та друзями; 40% – це одружені пари, які святкують свій медовий місяць. Враховуючи зростаючий попит на круїзи та їхню вартість (54% туристів – переважно сімейні пари – сплачують від 1000 до 3000 дол. США за круїз, інші 35% - від 3000 до 6000 дол. США), то від індустрії круїзного туризму очікуються рекордні доходи. Тому Міжнародна асоціація круїзних ліній (США) ставила собі завдання збільшити круїзний флот до 2010 р. на 30%, а фінансування проекту становило 15 млрд. дол. США [11].

Зважаючи на таку увагу до даного виду туризму, а також об'єм річкової мережі в Україні, можна сказати, що тут є великі можливості для його розвитку, однак потрібні чималі інвестиції, аби круїзний туризм відповідав високим світовим стандартам.

Джерела:

1. www.vecherykarpatah.at.ua/publ/test/rozdil_12_krujiznij_turizm/
2. www.turvids.ru/kruiznyy-turizm/rechnye-kruizy.html
3. www.tourgrad.ru/cruise_eu.php
4. www.bigcruise.ru/schedule/
5. www.turvids.ru/kruiznyy-turizm/rechnye-kruizy.html
6. www.turvids.ru/kruiznyy-turizm/rechnye-kruizy.html
7. www.piligrim.lviv.ua/ua/dodatkovopro-kompaniju/
8. www.ukrferry-tour.com/
9. www.infomisto.com/turizm/kryla/
10. www.tourlib.net/books_tourism/babkin12.htm
11. www.nbu.gov.ua/portal/soc_gum/Eir/2009_1/90-93.pdf

2.9. Воєнний туризм

Такий різновид туризму доволі новий для України, проте вже має певні традиції в Європі та в інших частинах світу, де користується значною популярністю. Фортифікаційні споруди та старовинні замки, місця відомих битв, ДЗОТи, ДОТи, окопи, залишки техніки, бункери, великі оборонні лінії часів I та II світових воєн, музеї зброї, танки та військова техніка, місця поховання загиблих воїнів – усе це в європейських країнах приносить прибуток, при цьому популяризує саму державу. В Україні ж воєнний туризм – явище не легалізоване. Саме тому необхідно популяризувати нові напрямки туризму і цим самим приваблювати «нових» туристів, бо ж якщо раніше блаженне неробство на пляжі під час відпустки було звичним явищем, то нині люди потребують чогось нового і все більше уваги приділяють саме активним видам відпочинку. Україна з багатою воєнною історією має чимало можливостей для розвитку цього виду туризму.

Сутність, структура воєнного туризму та умови його розвитку

Не від сьогодні в багатьох європейських країнах значний інтерес викликають пам'ятники військово-інженерного мистецтва, які користуються значною популярністю у широкого загалу. Експерти зазначають, що

вивчення та використання фортифікаційних споруд і старовинних замків, місць відомих битв, а також ДзОТи, ДОТи, окопи, залишки техніки, бункери, великі оборонні лінії часів Першої і Другої світових воєн, музеї історії воєн та зброї, танки та військова техніка, місця поховання загиблих воїнів – усе це в європейських країнах у туристських і виховних цілях стало модним, а також приносить чималий прибуток. Відповідно на Заході значну увагу приділяють розвитку воєнного туризму: розробляються програми розвитку цього виду туризму, можна знайти чимало статей, в яких висвітлюється ця тематика, популярними є телевізійні реаліті-шоу тощо. Чого на жаль не можна сказати про Україну, де воєнний туризм не є легальним, хоча проаналізувавши Закон України про господарську діяльність у збройних силах, постанови Кабміну, що дозволяють військовим частинам певні види діяльності, інші нормативні документи, можна впевнено сказати, що військові частини можуть стати об'єктами туризму. Науковцями в Україні, які значну увагу приділяють студіюванню воєнного туризму, є М.П.Кляп, Ф.Ф.Шандор, А.В.Мельник, І.І.Винниченко. [2; 5; 30; 31]

Військовий туризм (воєнний туризм, мілітарі-туризм, зброярський туризм) – це різновид туризму, метою якого є відвідування місцевості пов'язаної з військовими та воєнними діями. Військовий туризм – це туризм на місцях боїв і історичних битв для всіх зацікавлених, а також для ветеранів і родичів загиблих воїнів, відвідування існуючих та історичних військових об'єктів і полігонів, бойових морських кораблів, підводних човнів, катання на військовій техніці, стрільба зі зброї на полігонах і в тирах, участь у військових навчаннях та маневрах, перебування на полігонах в якості глядачів - *military tour*, до таких також можна віднести і тури на відвідування воєнних концтаборів та в'язниць. [1, с.205-206]. І.І.Винниченко дає таке визначення воєнному туризму – це не лише тури на місця знаних битв, а й відвідування діючих військових об'єктів і полігонів, бойових морських кораблів та підводних човнів, «закритих» музеїв розвідувальних установ, ремонтних заводів, стрільба, польоти, участь у військових навчаннях та маневрах, катання на військовій техніці. [8]

Ідея військового туризму не є новою: відколи війни стали частиною нашої історії, неабиякої популярності набуло відвідання не лише історичних пам'яток, а й різних воєнних об'єктів, що в свою чергу тісно пов'язані з історією, природою, архітектурою краю, що дозволяє назвати воєнний туризм складовою частиною культурного туризму. Вік відвідуваних об'єктів

різний: старі римські міста-фортеці та мури, що вже тривалий час є популярними туристичними об'єктами в Німеччині; середньовічні фортеці та руїни в Європі; форти, ДОТи, бункери, бліндажі минулого століття, серед яких особливою популярністю користується Лінія Мажино – система французьких укріплень на кордоні з Німеччиною. [2; 3] Люди постійно звертаються й будуть звертатися до минулого, їм цікаво відвідувати місця, пов'язані з найважливішими битвами, подіями, що одного разу змінили хід історії, місця великих випробувань і горя, що закарбувалися в людській пам'яті навіки й постійно надихають повернутися туди знову і знову, щоб віддати шану історії та її героям. Отож, воєнний туризм має давню історію й значні перспективи розвитку, тому, наприклад, цей вид туризму чітко відпрацьований у Європі, де користується значною популярністю і там давно навчилися заробляти на туристах. У Німеччині ця цифра із загального туристичного доходу стійко тримається на рівні 2% від усіх наданих туристичних послуг (станом на 2006 р. – 256 млн євро на рік). В Ізраїлі доходи від військового туризму складають \$ 115 мільйонів на рік. У США ця цифра значно скромніша – \$ 45 мільйонів на рік. Однак ці гроші отримані виключно на квитках за відвідування військових музеїв, найбільш популярний з яких – Музей стратегічної авіації. [2; 4]

У Західній Європі практично у всіх країнах проводиться постійна робота щодо збереження народної пам'яті про війни та історичні битви. Початок цієї діяльності було покладено в часи наполеонівських війн. Усі найважливіші події цього періоду збережені різними способами, проте завжди є місцями проходження туристичних маршрутів і часто відвідуються туристами. У країнах Західної Європи зберігаються пам'ятники та кладовища полеглих вояків. Події Другої світової війни відображені в реконструкціях військової інфраструктури. Всі ці пам'ятники описані в туристичних путівниках і позначені як туристичні об'єкти. [5]

Туристські стежки з'являються навіть на воєнних полігонах. Сьогодні в Польщі, Чехії, Німеччині, Франції та й в інших європейських країнах значний інтерес викликають пам'ятки військово-інженерного мистецтва. Багато країн переживають справжній бум: вивчення та використання фортифікаційних об'єктів в туристичних і виховних цілях стало модним. У Польщі, наприклад, фортецю Осовець щорічно відвідують 50 тис туристів. Колишні радянські ДОТи, які після 1945 року опинилися на території цієї країни, реставрують і використовують як туристські об'єкти. [4; 6]

За рішенням управління з туризму Хорватії півострів Превлака, який порівняно недавно був ареною воєнних дій, буде перетворено на туристський центр. 560 покинутих об'єктів переобладнають у готелі, а два великі ангари – у конгрес-залу. Для туристів також відкриють велику фортецю на мисі Оштра, побудовану в позаминулому столітті. Її внутрішній простір і тераси підходять для культурних заходів. [6]

У Чехії туристам дозволили відвідати воєнний полігон Брди. Міністерство оборони Чехії вирішило повернутися до традицій минулого, коли через полігон пролягали туристські стежки, доступ до яких заборонявся лише на час проведення стрільбищ. [4; 6]

У В'єтнамі воєнний туризм вважається найкращим чоловічим засобом для схуднення: тиждень стройової підготовки в умовах джунглів дає вражаючі результати. [4; 6]

У колишніх соціалістичних державах можливості для розвитку воєнного туризму з'явилися лише після повалення комуністичної диктатури, тому що в той час все, що стосувалося військових питань, було конфіденційним і лише деякі вчені могли проводити певні дослідження. Після розпаду СРСР в Росії завдяки політиці влади (від найвищої) почав активно розвиватись воєнний туризм. У великих містах цим напрямком офіційно займаються туристичні агентства. Та й командири окремих частин іноді поповнюють бюджет за рахунок бажаючих «постріляти» і «покататися на броні». Серед туристичних операторів виділяється московська фірма «Воентур-М». Поряд з традиційними програмами вона пропонує ексклюзивні військові тури. Відповідно до урядової програми з військово-патріотичного виховання молоді фірма пропонує оглядові та військово-історичні тури для школярів з екскурсіями по Москві, Санкт-Петербургу, відвіданням військово-історичних музеїв та об'єктів. Під час туру можна постріляти із зброї Першої та Другої світових воєн – нагана, кулеметів Максим та Дегтярьова, пістолета-кулемета Шпагіна, а також з автомата Калашникова і пістолета Макарова. [6; 7]. Життя в армійських умовах і участь у програмах військової підготовки має непогані перспективи у зв'язку з переходом армії на контрактну основу. У Росії туристи вже зараз платять 3 тис руб (800 грн) на добу за ліжко у військовій частині, миску перлової каші, стройову підготовку і легку форму нестатутних відносин. [6]

В Україні, на жаль, таких сприятливих умов для розвитку воєнного туризму немає. Країна має занчний потенціал, проте нині все тримається на у

ентузіазмі окремих людей, зокрема, головного редактора військово-історичного журналу «Military Крым» Сергія Ченника. Якщо в інших країнах світу військові об'єкти роблять доступними загалу, то в Україні цікавий та унікальний бункер у колишній ставці Гімлера «Хегевальд» (поблизу Житомира) недоступний бажаним відвідати його, бо знаходиться на території військової частини. З часів Другої світової в горах Швейцарії збереглося 13 тисяч укріплень. У бункерах відкрито кілька готелів: від дорогих, як «Клаустра» у гірському масиві Санкт-Готтара на висоті 2 500 метрів, до готелю «Нуль зірок» в кантоні Санкт-Галлен. Україна ж наразі може похизуватися лише одним мілітарі-готелем «Грінгоф». [6]

Отже, умови розвитку воєнного туризму у світі досить таки сприятливі: колись засекречені військові об'єкти нині відкриті для відвідувачів, за сприяння військових частин широкою пропозиції набули послуги зі стрільби з різних видів зброї, мілітарі-туризм, що колись вважався недоступним, нині привертає увагу все більшої кількості людей, що хочуть випробувати себе і загартуватись. Проте цього не можна сказати про Україну: теоретико-методична основа цього виду туризму не досліджена і не описана, воєнний туризм як такий не узаконений в нашій державі, тобто немає правової основи, а також відсутня ініціатива з боку військових урядників.

Різновиди воєнного туризму

Воєнний туризм поділяють на такі підвиди:

- відвідування історичних місць і музеїв – військово-історичний туризм;
- стрільба з різних видів зброї, стрітбол чи пейнтбол, відвідування магазинів зброї та ножів – зброярський туризм;
- життя в армійських умовах і участь у програмах військової підготовки, скаутинг, відвідування різних об'єктів і полігонів, катання на військовій техніці, польоти на військових літаках і вертольотах – мілітарі-туризм;
- відвідування «гарячих» точок планети та місць бойових дій – військовий туризм. [1, с.206]

Основні напрями воєнного туризму у світі

Сьогодні популярність воєнного туризму набирає все більших обертів, насамперед це зумовлено зміною психології подорожей, що нині включає такі поняття як «ескапізм», тобто втеча від дійсності, «виклик», «сміливість робити щось зовсім незвичне». Воєнний туризм має кілька напрямів, які в кожній країні представлені по-різному. [9]

Військово-історичний туризм – відвідування історичних місць і музеїв, стає все більш популярним на сучасному ринку туристичних послуг. Пам'ять необхідно зберігати: у документах, в мистецтві, а головне – у місцях поховання загиблих воїнів та мирного населення. Історія свідчить, що такі застереження є малоефективними, хоча і постійно повторюються після кожної війни. Символи, що свідчать про трагедію кожної війни, поступово знищуються і забуваються, хоча і постійно з'являються нові. Це безперервний процес. Дуже важливим є те, щоб ця пам'ять жила і довго зберігалася. Досягти цього можна, перш за все, включенням відвідування об'єктів пам'яті в туристичні маршрути. Ці пам'ятники, як туристичні об'єкти, виконують емоційну функцію, нагадують про минулу війну та її героїв, а також виконують пізнавальну функцію. [5]

Народні місця пам'яті є чудовими туристичними об'єктами, які здійснюють свою діяльність на комерційній основі. Прибутки від туризму сприяють їх тривалому функціонуванню. У Західній Європі практично у всіх країнах проводиться постійна робота щодо збереження народної пам'яті про війни та історичні битви. Початок цієї діяльності було покладено в часи наполеонівських війн. Усі найважливіші події цього періоду збережені різними способами, проте завжди є місцями проходження туристичних маршрутів і часто відвідуються туристами. У країнах Західної Європи зберігаються пам'ятники та кладовища солдатів. Події Другої світової війни відображені в реконструкціях військової інфраструктури. Всі ці пам'ятники описані в туристичних путівниках і позначені як туристичні об'єкти. [5]

Символічним місцем пам'яті про всіх солдатів, які полягли на полях битв і залишилися безіменними, є Могила невідомого солдата. Серед мільйонів загиблих вояків під час Першої та Другої світових війн великий відсоток складають ті, чийі останки не були ідентифіковані. Бажання віддати честь тисячам безіменних героїв призвело до того, що французька влада реалізувала ідею Фрідріка Симона встановити могилу «Un Soldat». Відповідно до рішень парламентів, Могила невідомого солдата в Парижі була встановлена під Триумфальною Аркою, а в Лондоні – у Вестмінстерському Абатстві. Урочисте відкриття відбулося 11 листопада 1920 року. Услід за Парижем і Лондоном Могили невідомого солдата були встановлені в столицях інших держав, спочатку європейських, а потім і в інших країнах світу. Так, наприклад, в столиці Австралії, Канберрі, 11 листопада 1941 року відбулося відкриття військового меморіалу, що сьогодні

вважається одним із найбільш значущих пам'яток у світі. Цікавим є те, що мозаїку і вітражі створив одорукий австралійський художник Напье Уоллер, який втратив руку під час Першої Світової війни. Проте не лише загиблим під час Першої та Другої світових воєн були встановлені пам'ятники та меморіали, які привертають увагу туристів. Приміром, за 30 кілометрів від Валенсії знаходиться дуже важливе історичне місце – долина, в якій 24 червня 1821 р. відбулася вирішальна битва за незалежність Венесуели від Іспанської корони. Зараз на місці битви споруджено величний меморіальний комплекс «Поле битви Карабобо», в складі якого знаходиться і Могила невідомого солдата, біля якої щодня у почесній варті стоять двоє солдатів у строях бійців часів Болівара. [5; 10; 11] Більшість солдатських могил знаходяться на спеціальних військових кладовищах, де поховані солдати, що полягли у битвах. Ці кладовища є символом народної пам'яті. Наприклад, Арлінгтонське Національне кладовище – військове кладовище, яке знаходиться в передмісті столиці США Вашингтоні. Воно було засноване в 1865 р., під час війни за об'єднання країни, і стало місцем поховання солдатів і громадян, які відіграли значну роль у справах держави. Арлінгтонське кладовище не є ні найбільшим в країні, ні найстарішим, але попри це, інтерес мільйонів людей до цієї національної пам'ятки щороку залишається сталим (близько чотирьох мільйонів осіб щороку відвідують меморіальне кладовище). В даний час на кладовищі поховано близько 300 тис. чоловік; площа його становить майже 3 км². Серед видатних американців, похованих на Арлінгтонському меморіальному кладовищі, президенти (Джон Кеннеді і Вільям Тафт), члени Верховного суду (Олівер Уенделл Холмс, Таргуд Маршалл та Ерл Уоррен), воєначальники (Джон Першинг, командувач часів Першої світової війни, генерали Омар Бредлі і Джордж Маршалл і адмірал Вільям Лейі, що прославилися за часів Другої світової, а також учасники в'єтнамської війни генерали Деніел «Чаллі» Джеймс і Максвелл Тейлор). [5; 12] Не менш цікавим є Кембриджське кладовище, відкрите у 1956 р. в пам'ять про американських військовослужбовців, що загинули під час Другої світової війни. [13] Національне кладовище у Форт-Сміт (штат Арканзас, США) обіймає площу 32 га і відоме тим, що там похований Ісаак С. Паркер – окружний суддя штату Арканзас, який за 21 рік своєї роботи на цій посаді засудив до смерті 151 людину, за що і був прозваний «Hanging Judge» («суддя, що вішає»). [14]

Одним із найпопулярніших способів вшанування пам'яті про військові

події є пам'ятники, адже практично в кожній європейській столиці знаходиться монумент, який символізує та нагадує про славетні військові події і є візитівкою міста. Наприклад, Тріумфальна Арка в Парижі. Цей пам'ятник наполеонівської армії асоціюється з могутністю Франції. Його було збудовано в 1806-1836 роках на Площі Зірки (в даний час de Gaulle) і він став важливим елементом архітектурного ансамблю Парижа. Разом з Єлисейськими полями Тріумфальна Арка є місцем проведення всіх важливих урочистих подій країни. Це один з найважливіших туристичних об'єктів Парижа [5]. Всі туристичні путівники по Лондону пропонують розпочати екскурсію містом з відвідування Трафальгарської площі. Побудована в сорокових роках XIX століття і названа на честь Нельсона, який здобув перемогу в 1805 р. над військово-морським флотом Наполеона, ця площа вважається умовним центром міста і надзвичайно привабливим туристичним об'єктом. [5] Важливий об'єкт туристичних екскурсій в Берліні – Бранденбурзькі ворота, зведені упродовж 1788-1791 років на честь усіх перемог німецьких військ. Це лише одні з найбільш відомих прикладів важливих туристичних об'єктів, які символізують про славетні військові події та велич країни, і таких прикладів можна навести безліч. [5] Дуже цікавим об'єктом є монумент в американському місті Антем (штат Арізона), який функціонує всього раз на рік, в День Ветеранів – 11 листопада. У цей день сонячні промені падають на монумент під таким кутом, що проходять через всі кільця в п'яти бетонних конструкціях, що символізують п'ять родів військ США і висвітлюють мозаїку у вигляді «Великої печатки». [22] Музеї, що спеціалізуються на військовій тематиці, користуються теж неабиякою популярністю й приносять чималий прибуток. Наприклад, військово-історичний музей у Відні, присвячений військовій історії Австрії з XVI століття до 1945 року, претендує на звання найстарішого і найбільшого військово-історичного музею у світі, колекція якого включає одне з найбільших зібрань бронзових гармат. [15] Не менш цікавим є Канадський військовий музей в Оттаві, заснований 1880 р., і присвячений військовій історії Канади від ранньої доби до сучасності. Колекція музею нараховує близько 500 тис. одиниць зберігання. Цікавим є те, що в цьому музеї є експозиція, присвячена українцю, який став героєм Британської імперії. Пилип Коновал народився 25 березня 1887 року в с. Кутківці (тепер Чемеровецький район Хмельницької області). Відбувши військову службу в армії Російської імперії, поїхав на заробітки до Ванкувера, вступив до

Канадського експедиційного корпусу, який згодом ввели до складу британської армії, яка вела бойові дії проти кайзерівської Німеччини. 21 серпня 1917 р. капрал П.Коновал здійснив свій подвиг – у рукопашному бою знищив 19 ворожих вояків і 3 кулеметних гнізда, цим самим змінив ситуацію на фронті. Про подвиг Коновала писала преса. І ось, 15 жовтня 1917 р., перед Букінгемським палацом у Лондоні на великому військовому параді король Георг V, потискуючи невисокому на зріст подолякові руку, нагородив його Хрестом Вікторії – найвищою і найпочеснішою нагородою Британської імперії. Після смерті Пилипа Коновала в Канаді його визнали національним героєм та покровителем елітного підрозділу війська – Легіону Онтаріо. Особисті речі та нагороди українця було передано до Канадського військового музею. [16] Неймовірне враження справляє Імперський військовий музей – Лондонський музей. До його колекції входить військова техніка, зброя, речі воєнних років, публічна бібліотека, фотографічний архів та художня колекція, присвячена збройним конфліктам, починаючи з ХХ століття. Вже перед входом до музею розміщені вражаючого розміру гармати лінкора часів Другої світової війни. Популярністю користуються й Баварський військовий музей, Військовий музей у Стокгольмі, де збережені речі, пов'язані з життям українського гетьмана Івана Мазепи, зокрема прапор Стародубського полку з гербом І.Мазепи, Музей Війська Польського, що налічує 250 тисяч експонатів, кількість яких постійно зростає, і прикладів таких музеїв можна навести чимало, кожен з яких по-своєму особливий та унікальний. [17; 18; 19; 20] Військовий музей під відкритим небом в селі Шатов, неподалік від міста Зноймо, являє собою військові чехословацькі укріплення, збудовані в 1935-1938 роках з метою захисту від нацистської Німеччини. Для відвідувачів там обладнано приміщення зі зброєю в тому вигляді, як воно могло виглядати під час військових дій. Також на території діє музейна експозиція з військовою технікою, зброєю і документами. Укріплення використовувалися у військових цілях і по закінченню Другої світової війни. [25] Владні структури, на територіях яких знаходяться фортифікаційні об'єкти, намагаються використовувати їх з туристичною метою. Адже побудовані перед Першою і Другою світовими війнами системи фортифікаційних укріплень для стримування наступу потенційного супротивника, завдяки своїй конструкції, збереглися практично без руйнувань до наших днів. Більшість фортифікаційних об'єктів на території Європи і не тільки є туристичними об'єктами [5]. Так, наприклад, одним з

найважливіших військових досягнень Фінляндії стала Лінія Салпа – ланцюжок укріплень, побудованих для захисту східного кордону. Протяжність Лінії Салпа, що будувалася упродовж 1940-1944 років, становить майже 1200 кілометрів. Вона – одна з найміцніших і найкраще збережених фортифікаційних ліній Другої світової війни в Європі. Протягом багатьох десятиліть Лінія Салпа була таємницею. Навіть самі будівельники не знали обсягів всього комплексу: ланцюг укріплень огинає східний кордон країни – від Савукоскі на Фінській затоці аж до самого Льодовитого океану. Тільки в 1980-х роках туристи вперше змогли ознайомитися з цими укріпленнями. [27] Не менш цікавим об'єктом є інша фінська оборонна лінія захисту – Лінія Маннергейма. Будівництво захисної лінії велося з 1931 по 1939 роки, під керівництвом маршала Маннергейма. Лінія покривала 130 км від Фінської затоки до Ладозького озера. Цікаво, що Карл Густав Маннергейм закінчив військове училище в Санкт-Петербурзі і в 1906 р. отримав наказ від Російського генштабу здійснити ознайомчу поїздку з Ташкента до Китаю. Азіатська експедиція тривала близько двох років. Маннергейм привіз звітні плани понад 20 міст-фортець Китаю. Він вивчав фортифікаційні об'єкти-шедеври, які взяти штурмом майже неможливо. Після чого застосував набутий досвід, створивши неперевершену лінію захисту. [28] Не можна не згадати й про Лінію Сталіна, «Атлантичний Вал», Лінію Бенеша, Лінію Масарика та Лінію Арпада, які активно відвідуються туристами. [5; 32]

Проте фортифікаційні об'єкти збереглися не лише з часів Першої та Другої світових воєн. Значну увагу туристів привертають фортифікаційні споруди і часів Середньовіччя. Так, наприклад, форт початку XIX сторіччя в сіднейській бухті Порт-Джексон було відкрито загалом у 2010 році. Оборонну споруду зводили для захисту нової британської колонії від імовірної французької атаки. Це найдавніший фортифікаційний комплекс в Австралії (1801 р.). Колись сюди можна було дістатися лише водою. Нині до форту проклали дорогу, аби й туристи могли дізнатися більше про цю оборонну споруду й відчути себе в минулому. [21] Не залишається поза увагою туристів і Пурана-Кіла (Старий форт) – стародавній форт, гарний приклад середньовічної військової архітектури. Форт відрізняється масивними стінами та будівлями, повністю призначеними для військових цілей. Світову спадщину ЮНЕСКО з 1983 р. становить Червоний форт – оборонна споруда в місті Агра, що в епоху імперії Великих Моголів було резиденцією правителів. Розташований над річкою Ямуна всього за 2,5 км від Тадж-

Махала. [23] Візитівкою Китаю по праву вважається Велика китайська стіна – унікальна пам'ятка фортифікаційної архітектури, національний символ Піднебесної. 1987 року Велика Китайська стіна було занесена ЮНЕСКО до реєстру об'єктів, які є надбанням світової культури. [24] На північному сході Нідерландів, у провінції Гронінген розташований форт Буртаньє – грандіозна фортифікаційна споруда, що вражає своєю красою та вишуканістю. Це величезна чудова фортеця, що розкинулася у формі зірок, вбудованих одна в одну. Її будівництво почалося в 1580 р., під час Нідерландської буржуазної революції. У минулому столітті почалося відновлення фортеці – як об'єкта Світової спадщини. Сьогодні тут діє місто-музей, що став найяскравішою пам'яткою Нідерландів. В ньому мешкають понад 300 чоловік, всі вони є працівниками величезного туристичного комплексу, який відвідують щороку тисячі туристів. [26]

Що ж стосується таких підвидів воєнного туризму, як зброярський і мілітарі-туризм, то в як приклад варто навести досвід, якого набули і набувають у Російській Федерації, адже туристичні компанії, які мають великий досвід в організації військових турів, пропонують великий вибір спеціальних програм: знайомство зі стрілецькою зброєю та ретро-бронетехнікою, катання на танках, польоти на літаках і вертольотах, відвідування колишніх таємних військових об'єктів і багато іншого. Кожен може здійснити свою мрію – постріляти з автомата або кулемета зразків ХХ століття – від Першої світової війни до сучасності, проїхатися на танку або БТР, здійснити політ на літаку зі швидкістю звуку (навіть чи якийсь вид відпочинку може зрівнятися за силою вражень та гостротою відчуттів з польотом у кабіні військового винищувача або штурмовика), піднятися в небо на повітряній кулі. Вибір програми залежить від побажань клієнта. Що стосується можливостей, то для польотів на військових літаках потрібно, насамперед, мати чудове здоров'я – жодних проблем із серцем, тиском, вестибулярним апаратом. Не менш важливим є і фінансовий стан. Польоти на надзвукових літаках – розвага не з дешевих: вартість коливається від декількох до десяти тисяч доларів США і більше. Життя в армійських умовах – досить дивний вид відпочинку. З одного боку – це можливість відчутти себе в якості військового, з іншого – хороший привід перевірити свої особисті якості і особливості організму, а також спробувати військове життя і техніку. Знаходиться чимало охочих платити гроші за те, щоб на декілька тижнів

відчути себе справжнім вояком, це спосіб відчути себе чоловіком, не витрачаючи при цьому декілька років життя.

«Come Play with our Privates», що дослівно означає «прийдіть пограти з нашими рядовими», так Грейс Робінсон розпочала свою статтю, розміщену на сайті Citylife Chiang Mai (Чанг Май – місто в Таїланді). Якщо раніше військові тури включали відвідування відповідних музеїв та прокат всюдиходів задля прогулянок польовими дорогами Має Рім – місцевість на півночі Таїланду, то нині туристи можуть залишитись у військовому таборі, де вони зможуть навчитися стріляти з гвинтівки M16, поїздити на танках, попрактикуватись у стрибках з веж, отримати досвід з виживання в джунглях, зокрема дізнатися більше про їстівних комах. Нині в Таїланді діє 46 баз, які надають послуги з туризму. Подібний пакет послуг можна отримати й в Ізраїлі: навчання основам рукопашного бою, вдосконалення навичок з використання холодної і вогнепальної видів зброї, стрибки з парашутом, навчання шпигунської майстерності, виживання в складних умовах тощо. [5; 9]

Отже, всі напрями військового туризму представлені в кожній країні по-своєму. Найбільш популярним і найпоширенішим є відвідування історичних місць і музеїв, тобто військово-історичний туризм. Це насамперед зумовлено багатомілітирною історією. А такі види як зброярський, мілітарі-туризм з кожним роком набувають більшої популярності.

Послуги військового туризму у світі

Чимало туристичних фірм у всьому світі надають послуги з військового туризму. Деякі з них спеціалізуються на окремих підвидах військового туризму, інші – комплексні. Військовий туризм – популярний вид відпочинку в багатьох країнах. У першу чергу там, де армія має довгу історію і чудову технічну базу. Щодо історії, то з цим проблем нема, оскільки чи не кожна країна в світі на шляху до своєї незалежності пройшла через низку повстань і революцій. Постійна боротьба, що є основою розвитку як всього людства, так і окремої держави чи то нації, залишає у пам'яті чимало трагедій і гучних перемог, що відображені у військово-історичних пам'ятках. Щодо технічної бази, то слід зазначити, що країни значно різняться за рівнем мілітаризації. Так, наприклад, Боннським міжнародним центром конверсії було представлено глобальний індекс мілітаризації-2013, який базується на даних за минулий рік. Місце у рейтингу визначається за шкалою від 0 до 1000, де 1000 є показником максимальної мілітаризації. Лідером же за рівнем

мілітаризації є Ізраїль, причому ця країна очолює рейтинг вже шостий рік поспіль. До першої п'ятірки також увійшли Сінгапур (751,97), Росія (728,87), Вірменія (724,12) та Сирія (714,19). Найбільш миролюбною країною названа Ісландія. Згідно з цим рейтингом можна прослідкувати й певні закономірності з надання послуг з воєнного туризму. [5; 29] Армія Ізраїлю є однією з найбільш технологічно оснащених і боєздатних армій світу. В цій країні високий рівень підготовки загонів для боротьби з тероризмом і на Близькому Сході, і по всьому світу. Саме тому туристською компанією «ВВВ-Тур» спільно з партнерами з Ізраїлю було реалізовано спеціалізовану туристичну програму за напрямом «військовий туризм», в рамках якої відпочиваючі проводять кілька днів на одному з курортів Середземного моря і проходять навчання за програмами з підготовки бійців спецназу. Навчання проводиться на спеціальних стрільбищах і полігонах Ізраїльського Центру тактичної підготовки з використанням бойової зброї та симуляції реального бою із застосуванням пейнтбольного обладнання. Процес навчання проходить під контролем висококваліфікованих фахівців, і знімається на відеокамери з подальшим наданням знятого відеоматеріалу клієнтам. Програми розроблені за участі компанії Tactical Simulations Ltd, яка є однією з провідних фірм в Ізраїлі, що здійснює тактичну бойову підготовку армійських спецпідрозділів, груп швидкого реагування та приватних охоронних структур і має контракт з Міністерством оборони Ізраїлю на проведення симуляційних тренувань. Вартість туру в залежності від тривалості відпочинку, категорії готелю і варіанту програми навчання бійців спецназу, варіює від 900 до 4400 євро. [33]. Також в Ізраїлі на воєнному туризмі спеціалізується фірма Lionops, що пропонує екскурсії тривалістю від 7 до 10 днів, які включають бойові вправи та змагання. За основу реклами було взято слоган “The training is a shortened version of the top-secret techniques of the Israeli Special Forces. Armies from around the world come to Israel to learn from the Israeli Special Forces – now you can too”, суть якого полягає в тому, що всі бажаючі можуть пройти тренування, що є скороченою версією надсекретної техніки, якою володіють групи спеціального призначення Ізраїлю. Військові з усього світу їдуть до Ізраїлю, щоб навчитися цієї техніки, зараз ця можливість доступна і туристам. До комплексу послуг входить стрільба з автоматичної та ручної вогнепальної зброї, навчання рукопашного бою, навчання з визволення із заручників, навчання шпигунству та боротьбі з тероризмом, раллі на джипах, боротьба

верхи на конях, пейнтбол, ігри на виживання, підготовка до сильних стресів, допитів і ще одна послуга, досить цікава, навчання як вижити в нічному клубі Тель-Авіва. [9] Чоенг Ек – це ділянка колишнього саду, де росли орхідеї, і китайського кладовища приблизно за 17 км на південь від Пномпеня (Камбоджа), є найвідомішою з ділянок, відомою як Поля смерті, де режим Червоних Кхмерів стратив приблизно 17 000 осіб у період між 1975 і 1978 роками. У братських могилах було знайдено, відразу після падіння режиму Червоних Кхмерів, 8895 тіл. Сьогодні Чоенг Ек – меморіал із буддистським храмом. Храм має подвійні акрилові прозорі стіни, які заповнені більш ніж 5000 людських черепів. Святиня відкрита для відвідування. Камбоджійський уряд зробив з Чоенг Ека визначну туристичну пам'ятку. Крім храму, там є ями, з яких викопувалися тіла. Людські кістки все ще можна розгледіти в багнюці. [34] Проте для тих, хто приїхав за чимось більш емпіричним, є Thunder Ranch Shooting Range поруч Чоенг Ек, де можна постріляти з 50 різних видів зброї, включаючи АК-47, гвинтівки М16 та ракетниці. [9; 35]

На Філіппінах туристи можуть «спустити пар» на полігоні в Макаті. Цю послугу надає філіппінська компанія ASRI, утворена 9 січня 1997 р. Головною метою є популяризація військового спорту серед туристів. [36] Для тих, хто більш зорієнтовані на Європу, Party Krakow може надати відповідні послуги з воєнного туризму. Загалом місцевий туроператор Party Krakow спеціалізується на розвагах для чоловіків, серед яких є і можливість постріляти з різних видів зброї, зокрема з автомата Калашнікова, постріляти по тарілках (стендова стрільба), пограти в пейнтбол, у тому лазерний. При рекламуванні послуг з воєнного туризму Party Krakow використовує такий слоган: «There is one thing all real man have in common- they love shooting guns!», суть якого полягає в тому, що є одна річ, яка єднає справжніх чоловіків – це їхня пристрасть до пістолетів. [37] У Латвії державне агентство з розвитку туризму приділяє значну увагу популяризації воєнного туризму. Так, приміром, на офіційному сайті можна знайти чимало інформації про воєнну спадщину. [42] У США послуги з військового туризму надають чимало туристських фірм. Зокрема, Alrventures ще з 1997 р. пропонує одні з найкращих послуг з відвідання полів битв часів Другої світової війни, бункерів, музеїв та інших місць, що бережуть пам'ять років війни по всій Європі та Росії. Найбільш популярними турами, що пропонує Alrventures, є: «Полями бою Італії» (Палермо, Гела, Тройна, Сицилія,

Салерно, Кассіно, Гран-Сассо, Анціо), «Руїни Третього Рейху» (Вевельсбург, Нордхаузен, Мюнстер, Гамбург, Кіль, Пенемюнде і Берлін, Німеччина), меморіальний тур «Голокост» (Мюнхен, Нюрнберг, Берлін, Німеччина; Аушвіц, Краків і Варшава, Польща) тощо. [38] Ще одним туроператором, що популяризує військовий туризм, є Historic Tours. У 1992 р. це був єдиний американський туроператор, який брав участь в розробці турів до Австралії та Фіджі для вшанування 50-ї річниці битви на Кораловому морі. З кожним роком вони все більше і більше розширювали співпрацю з урядами різних країн для організації парадів, екскурсій. Historic Tours має свій сайт, де можна знайти достатньо інформації щодо турів військової тематики. [39]

MilSpec Tours спеціалізується на військових, історичних, освітніх і культурних турах. З моменту свого заснування MilSpec Tours організовує тури по Великобританії, Франції, Люксембургу, Бельгії, Голландії, Німеччини, Швейцарії, Австрії, Італії, Чехії, Словаччини, Польщі, Угорщини, а також по Кореї, на Філіппінах, у В'єтнамі і на Гавайях. Клієнтами MilSpec Tours є військові ветерани, навчальні та професійні групи. MilSpec Tours пропонує чимало турів, пов'язаних з військовими подіями минулих років. [40; 41] У Росії послуги з воєнного туризму надають чимало туристичних фірм («Комбат-Тур», «Тур Ленд», «Воентур М» та ін.), у тому відвідування військово-історичних музеїв, польоти на військових вертольотах і літаках, відвідування різних військових об'єктів і полігонів, організація танкових турів, бойові стрільби, а також надають можливість пожити в армійських умовах та взяти участь у програмах військової підготовки. [43]

Напрями воєнного туризму в Україні

В Україні широко представлені ресурси для розвитку різних напрямів воєнного туризму чи не в кожній області, районі, місті чи селищі. Війни є невід'ємною частиною історії чи не кожної країни, винятком не є й Україна. Боротьба за єдність земель за часів Київської Русі, потім визвольні змагання козаків, революції, ОУН і УПА, Перша та Друга світові війни... Ці події залишили численні могили та цвинтарі, місця боїв та укріплення, руїни фортець та оборонні споруди, які у багатьох випадках виступають єдиними свідками минулих подій, свого роду документом. Саме тому найкраще розвинений в Україні саме військово-історичний туризм. Цікавими пам'ятками воєнної історії є:

- Городища, окремі оборонні споруди, пам'ятні місця, пов'язані з боротьбою давньоруської держави та її князівств проти кочовиків та іноземних загарбників (залишки Змійових валів, середньовічного укріпленого городища в м.Коростень, міських укріплень – як Золоті ворота, Лядська брама у Києві, оборонних споруд біля сіл Розгірче над р.Стрий і Урич на Сколівщині; фортеці Тустань, Луцький замок XIII–XIV ст. тощо); [50, с.75-76]

- пам'ятні місця битв українського козацтва XVI–XVIII ст. (о.Хортиця у Запоріжжі, місця битв під Батогом, Жовтими Водами, Пилявцями; Замкова гора у Львові, де у 1648 р. козаки під проводом М.Кривоноса перемогли польське військо, та ін.); [49]

- фортеці, оборонні лінії, пам'ятні місця Січей, паланок, таборів, місць перевозів і переправ козацтва, проведення козацьких рад з воєнних питань (наприклад, Січі на Кам'янці, Томаківці, Хортиці; пам'ятні місця проведення Козелецької 1662 р. і Ніжинської 1663 р. козацьких рад; залишки Кодацької у Дніпропетровській обл., Білоцерківської на Київщині і Полтавської фортець; місце козацької переправи під Трахтемировим); [50, с.76]

- Пам'ятні місця та об'єкти, пов'язані з Північною (1700–1721 рр.), російсько-турецькими (XVIII–XIX ст.), Першою світовою (1914–1918 рр.) війнами (наприклад, пам'ятні місця Новгород-Сіверської оборони 1708 р., рештки Гадяцької фортеці на Полтавщині, в якій розташовувався Гадяцький полк, у 1708 р. – шведські війська; Київський кадетський корпус, в якому викладали і навчалися учасники оборони Севастополя під час Кримської війни 1853–1856 рр.; пам'ятні місця боїв Легіону Українських Січових Стрільців під час Першої світової війни; міські казарми у Києві, де розташовувалися полки, які брали участь у Першій світовій війні); [50, с.76]

- споруди й пам'ятні місця розміщення та дислокацій українських військових і партизанських формувань, селянських загонів, боїв, проведення військових з'їздів, будинки військових штабів, шпиталів, редакцій військових періодичних видань періоду Української революції 1917–1921 рр. (наприклад, Луцькі казарми у Києві, де у 1918 р. містилася Сердюцька дивізія; пам'ятні місця в Гуляй-Полі, пов'язані з селянським рухом під проводом Н.Махна та ін.); [50, с.77]

- пам'ятки й пам'ятні місця, пов'язані з першим періодом Великої вітчизняної війни Советського Союзу 1941–1945 рр. і трагічною долею воїнів, загиблих через прорахунки радянського командування; з діяльністю

збройних формувань УПА, ОУН, націоналістичного підпілля (наприклад, урочище Шумейкове на Полтавщині, де загинули в оточенні частини Південно-Західного фронту на чолі з командувачем М.Кирпоносом, які обороняли Київ; будинок на вул. Л. Толстого, 15 у Києві, де перебував у 1941 р. провідник ОУН О. Ольжич); [50, с.77]

- поховання визначних військових діячів, які були незаслужено забуті або репресовані, а також житлові будинки, пов'язані з їхнім життям та діяльністю (І. Мазепа, М. Григор'єв, Г. Коссака, Є. Коновалець, А. Мельник, Т. Бульба-Боровець, В. Кук, Г. Тютюнник, Р. Шухевич та ін; цвинтар вояків УПА у с.Липа Івано-Франківської обл. тощо); [50, с.77-78]

- братські та одиночні могили іноземних воїнів (наприклад, залишки німецького кладовища часів нацистської окупації Києва на вул. Ризькій; братські могили польських та чеських воїнів, що загинули у 1943 р., на вул. Комарова у м. Фастів Київської обл.). [50, с.78]

Фортифікаційні об'єкти також використовуються в якості туристичних. Зокрема, на території Закарпаття, є шість військових ліній оборони – чотири угорських: Лінія Арпада, Лінія Гуняді, Лінія Ласло і Лінія Євгенія, та дві чехословацькі – Лінія Бенеша та Лінія Масарика. Найпопулярнішою серед них є лінія Арпада. Це багатокілометрова фортифікаційна споруда, яка мала десятки тунелів, казарм, де жили тисячі солдат, сотні ДОТів, амбразур, протитанкових споруд і навіть у горах кілька військових шпиталів. Сьогодні майже кожного дня 200–300 угорців відвідують об'єкти військового туризму, і особливо лінію Арпада. [5]

Досить популярними й навіть дещо унікальними в Україні є музеї, що спеціалізуються на військовій тематиці. Так, наприклад, музей Ракетних військ стратегічного призначення в м.Первомайськ в Миколаївській області – один з унікальних військових музеїв заснований 30 жовтня 2001 року, аналог якому існує хіба що в США – Музей стратегічної авіації. Він являє собою бойову стартову позицію з шахтно-пусковою установкою, командним пунктом запуску ракети шахтного базування, наземним обладнанням (холодильний центр, енергоблок, вартове приміщення з автоматизованими системами охорони) і допоміжними механізмами ракетного комплексу «ОС», які збережені у первісному вигляді. На території бойової позиції розміщена експозиція спеціальної ракетної техніки. Утримують технічне обладнання і механізми у робочому стані колишні офіцери-ракетники, які несли бойове чергування на зазначеному ракетному комплексі. Музей Ракетних військ

стратегічного призначення – це винятковий музей, єдиний в Європі та країнах СНД. Спрямованість його експозиції нагадує, яка небезпека і сьогодні ще нависає над світом. [8; 45] Не менш цікавим є Полтавський музей дальньої і стратегічної авіації, створений на місці колишнього Полтавського військового аеродрому, що існував від 20-х років минулого століття. До експозиції увійшли стратегічні літаки-ракетоносці Ту-160 та Ту-95МС, а також літаки-ракетоносці дальньої авіації Ту-22КП та Ту-22М3. Всі ці літаки були носіями ядерної зброї. Представником винищувальної авіації є літак Су-15ТМ, транспортної авіації – літаки Ан-26 та Ан-2, учбово-бойовий Ту-134УБЛ. На музейному майданчику встановлено макети авіаційних бомб різних калібрів, які використовувались у дальній авіації. Відвідувачам надається унікальна можливість побувати всередині літаків і навіть сісти за штурвал. [44]

Працюють і приваблюють туристів ще й такі музеї в Україні, як Національний військово-історичний музей України та музей Великої Вітчизняної війни у місті Києві, Музей воєнної техніки у м.Луцьк, меморіальний комплекс «Пам'яті героїв Крут» в Чернігівській області, музей «Герої Дніпра» в Івано-Франківську, музейний комплекс «Михайлівська батарея» в м.Севастополь та не менш цікавий музейний комплекс «холодної війни» у Балаклаві (АР Крим), збудований у 1961 р. для ремонту підводних човнів. Півкілометровий канал, глибиною 8-10 м і шириною від 12 до 22 м з системою підземних приміщень, поєднаних транспортними коридорами, проходить через 126-метрову скелю. Загальна площа всіх приміщень і ходів – 9600 м², площа водної поверхні під землею – 5200 м², довжина сухого доку – 102 м. [46; 47; 48] Що стосується таких підвидів воєнного туризму, як зброярський і мілітарі-туризм, то в Україні вони не так розвинені, як на Заході, наприклад, де військової повинності давно вже немає, там це лише спосіб відчути себе чоловіком, не витрачаючи при цьому кілька років життя. А у В'єтнамі воєнний туризм вважається кращим чоловічим засобом для схуднення: тиждень стрійової підготовки в умовах джунглів дає вражаючі результати. [8] В Україні ж поки так може «відпочити» кожен юнак, який за певних обставин не вступив до ВНЗ. Однак, у зв'язку з планованим переходом на контрактну армію, у даного виду відпочинку непогані перспективи. Так, наприклад 30 грудня 2009 р. на Закарпатті у селі Гукливе (Воловецький район) відбулося відкриття першого в Україні та СНД мілітарі-готелю «Грінгоф». За інформацією завідувача кафедри туризму

Ужгородського національного університету Федора Шандора, у концепцію готелю «Грінгоф» закладена історія Лінії Арпада. Кожна кімната (усього їх 9) присвячена певній з 8 оборонних ліній, що проходили територією Закарпаття. Стіни готелю прикрашають відповідні тактичні карти і стрілецька зброя того часу. Підвальним приміщенням і одночасно фундаментом слугує один із бункерів оборонної системи. Загальна місткість – до 24 гостей. Ресторан: закарпатська кухня – суміш угорських, чеських, словацьких, русинських, єврейських та румунських кулінарних традицій. Зважаючи на те, що закарпатськими фахівцями з туризму вже розроблено військовий туристичний маршрут «Лінія Арпада» (Свалява – Уклин – Верхня Грабівниця – Підполоззя – Гукливе – Міжгір'я – Синевир), можна з упевненістю сказати, що даний вид відпочинку набуватиме все більшої популярності. [51]

Якщо з тим, щоб пожити на військових базах і отримати певну підготовку, є певні проблеми в Україні, то колись лише мрія постріляти з справжньої зброї нині є здійсненою. Навіть якщо ви служили в армії, не факт, що у вас була можливість постріляти з усіх видів зброї. Стандартні стрільби відбуваються з використанням автомата Калашникова (АК-47, АКМ) або пістолета Макарова. Однак є й більш цікаві варіанти, так, наприклад, можна постріляти з такої зброї – гвинтівка Мосіна, кавалерійський карабін Мосіна, карабін К-98 маузер, кулемет «Максим», автомат ППС-43, снайперська гвинтівка Драгунова (СВД), АУГ, карабін «Weatherby», пістолети CZ-75/Форт/Глок, револьвер наган, М-16, помпа тощо. [53] Покататись на військовій техніці теж не проблема. Крім прогулянок на БРДМ (бойова розвідувально-дозорна машина) можна влаштувати гонки на військових БАЗ-6944, БТР-60, БТР-60 ПБ, ЗІЛ-131, ЗІЛ-157, К-750, КАВЗ-651, ЛуАЗ-ТПК, МТ-ЛБ, УАЗ-3303, по полігону або по бездоріжжю. Крім того катання на військовій техніці не вимагає ніякого медичного обстеження і допускаються до участі особи віком від 18 років. Також в Україні останнім часом є досить популярним «трендом» купувати демілітаризовану техніку і використовувати її у власних цілях. Насамперед це зумовлено недостатнім фінансуванням армії. Отже, машини, які вже «віджили своє» у війську, здобувають нове життя у сфері активного відпочинку. Є навіть ентузіасти, які збирають цілі автопарки такої техніки, і є фірми, які проводять на ній екскурсії, здають в оренду чи пропонують тюнінг «бетеерів» – замінюють двигуни, обшивають салони шкірою, встановлюють

плазменні панелі. Все це є доступним, аби лише матеріальні статки дозволяли. [52] Якщо ж ви завжди мріяли про небо, висоту, надзвукові швидкості і фігури вищого пілотажу, то це розвага для вас. Та й навряд чи якийсь вид відпочинку може зрівнятися за силою вражень та гостротою відчуттів з польотом в кабіні військового літака. Тож можна політати на ЯК 52, ЯК 18Т, Дельфін і Л-29 з виконанням пілотом фігур вищого та середнього пілотажу. Особливо досвідченим можуть на якийсь час навіть довірити управління. Що ж стосується можливостей, то для польотів на військових літаках потрібно, насамперед, володіти хорошим здоров'ям – не мати проблем з серцем, тиском, вестибулярним апаратом. Але є один недолік надання цієї послуги – це фінансова сторона, оскільки задоволення не з дешевих: від 2 тис. грн. за 30 хв. і більше. [53]

Останнім часом великої популярності набувають воєнно-польові ігри: пейнтбол, лазерні бої open-air та стрітбол. [53]

Ринок послуг воєнного туризму в Україні

Ринок туристичних послуг, а саме послуг з воєнного туризму, в Україні представлений кількома компаніями. Певну роль в розвитку та популяризації цього виду туризму відіграє компанія «Кримвоєнтур». Цей туристичний оператор працює з 2009 р. і спеціалізується саме на організації військового та екстремального туризму в Криму. Розташовується на діючому полігоні Військ берегової оборони ВМСУ, в мальовничому місці центральної передгірної частини Криму. На самому полігоні розташовані: військове стрільбище (для виконання вправ зі штатної стрілецької зброї, в у тому великокаліберної), танкова директриса, а також штатні місця для виконання вправ із артилерійської зброї та інше. Усі інструктори – колишні військові. [54].

Компанія пропонує катання на військовій техніці (танк, БМП, БТР, БРДМ), стрільбу з вогнепальної і травматичної зброї (починаючи від пістолета ТТ, закінчуючи снайперською гвинтівкою СВД), ознайомчі польоти на літаках ЯК-52, ЯК-18т, АН-2, стрибки з парашутом із літака АН-2, рольові ігри у Кримських горах під керівництвом ветеранів спецназу. Є також школа бойових плавців (заняття під керівництвом колишніх «морських котиків»). [54; 55]

Ціни на послуги:

- ознайомлювальні польоти на ЯК-52 (з виконанням фігур вищого пілотажу) – 70 грн./хв. (в середньому тривалість близько 10 хвилин);

- ознайомлювальні польоти на ЯК-18т з 3-ма пасажирами – 100 грн./1 хв.;
- ознайомлювальні польоти на АН-2 з пасажирами до 10 осіб – 120 грн./1 хв.;
- стрибок з парашутом – 850 грн. (у вартість включено проведення тригодинної наземної підготовки);
- катання на танках (екіпаж 2-3 особи) - \$ 600/год.;
- катання на БРДМ (екіпаж сім-десять осіб) – в еквіваленті \$ 400/год.;
- водіння автомобіля УАЗ по полігону – 200 грн./год. [54; 55]

Вартість використання стрілецької зброї та боєприпасів:

- Пістолет ПМ (9 мм) - \$ 1,00.
- АПС (автомат-пістолет Стечкина) (9 мм) - \$1,20.
- Пістолет ТТ (7,62 мм) - \$1,50.
- Револьвер "Наган" (7,62 мм) - \$1,20.
- Пістолет ПСМ (5,45 мм) - \$1,00.
- Снайперська гвинтівка СВД (7,62 мм) - \$6,00.
- Карабін СКС (7,62 мм) - \$1,50.
- Гвинтівка зразка 1891/30 (7,62 мм) («трюхлінійка») - \$1,50.
- Автомат АК-74 (5,45 мм) (6 патр./черга) - \$5,00.
- Кулемет РПК (5,45 мм) (6 патр./черга) - \$5,00.
- Кулемет ПКт (7,62 мм) (6 патр./черга) - \$6,50.
- Кулемет НСВ на станку 6Т7 (12,7 мм) (6 патр./черга) - \$32,00.
- Кулемет КПВт (14,5 мм) (6 патр./черга) - \$16,00. [54; 55]

Вартість використання артилерійської зброї та боєприпасів (ціна за один постріл):

- Підствольний гранатомет (40 мм) - \$50,00.
- Гранатомет РПГ-7 (40 мм) - \$150,00.
- ЗПУ-4 (145 мм) - \$50,00.
- АГС-17 (30 мм) - \$50,00.
- ЗУ-23 (23 мм) - \$150,00.
- Гармата БМП-2 (30 мм) - \$180.
- Гармата танкова (125 мм) - \$240. [54;55]

Компанія «Шампань транс» створена колишніми воїнами-афганцями. Раніше займалася виключно транспортними перевезеннями, у 2011 р. було

створено військово-патріотичний центр-музей. Є свій полігон, пристойний гараж військової техніки, склад бойової зброї. Компанія знаходиться на хуторі Шампанія (Звенигородський район Черкаської області), за 180 км від Києва. Вона пропонує послуги з прогулянок по лісах, ярах і польових дорогах на ракетовозі БАЗ-6944, БРДМ-2, бронетранспортері БТР-60, військових вантажівках ЗІЛ-131 і ЗІЛ-157, військовому мотоциклі К-750 й навіть на тюнінгованій військовій вантажівці УАЗ-3303. Також компанія пропонує постріляти з автомата Калашникова, вітчизняного пістолета-кулемета ППШ, німецького МП 40 та інших видів зброї. [54; 56]

Ціни на послуги:

- година оренди БАЗ-6944 – 9 тис. грн. (півгодини – 5 тис. грн);
- година оренди БРДМ-2 - 800 грн. (півгодини – 400 грн);
- година оренди БТР-60 – 1,6 тис. грн. (півгодини – 800 грн);
- година оренди ЗІЛ-131 і ЗІЛ-157 – 700 грн. (півгодини – 350 грн);
- година оренди К-750 – 400 грн. (півгодини – 200 грн);
- година оренди УАЗ-3303 – 400 грн. (півгодини – 200 грн);
- постріл із вітчизняної зброї холостими (автомат Калашникова, пістолет-кулемет ППШ, карабін) – 10 грн;
- постріл із німецької зброї холостими (маузер, пістолет-кулемет МП 40, МГ - 42) – 15 грн;
- перевдягання в німецьку, радянську військову форму – 20 грн.

[56]

Компанія «Сапсан» - це найбільший в Україні спортивно-стрілецький комплекс площею 26 гектарів: більше 12 стрілецьких майданчиків, понад 50 машинок для запуску стрілецьких мішеней. Комплекс знаходиться в м.Бровари (Київська область). Компанія пропонує постріляти з різних видів вогнепальної зброї, а також з лука та арбалета. На території комплексу знаходиться і магазин зброї, де кожен може підшукати щось на свій смак.

[54;57]

Ціни на послуги:

- оренда стрілецького місця – 56 грн./год;
- оренда стрілецького місця зі своєю зброєю – 126 грн./год;
- оренда зброї 1 одиниця за годину – 70 грн;
- послуги інструктора – 168 грн./год. (група від 4 до 10 осіб);
- ціни на патрони – в середньому від 3 до 10 грн за одиницю;
- ціни на мішені – в середньому від 3 до 14 грн.

Стрільба з лука й арбалета:

- оренда стрілецького місця зі своєю зброєю – 126 грн./год;
- мішень – 1 шт / 7,00 грн;
- оренда зброї – 1 одиниця за годину 70 грн;
- послуги інструктора (не більше 3 відвідувачів за годину) – 84 грн./год. [57]

Компанія «Військові пригоди» позиціонує себе як єдиний військовий туроператор в Києві. В основному орієнтовані на корпоративних клієнтів та іноземних туристів. «Військові пригоди» пропонують два види турів: «Майстер-клас на БТР» і «Тур на військову базу». У першому випадку це поїздка на хутір Шампанія, про який вже згадувалось, у другому – на одну з військових баз. Там можна покататися й постріляти на танку Т64, а також постріляти з гранатомета РПГ. Тур на військову базу обійдеться у 28 тис. грн. (величина групи не зазначена). У вартість входить: трансфер Київ – військова база – Київ, 3,5 тис. пострілів із різних видів зброї (автомат Калашникова, кулемет Калашникова, снайперська гвинтівка Драгунова, пістолет Макарова, безшумний пістолет Макарова та ін.), майстер-клас з управління танком (Т64 модернізований БУЛАТ), 3 кола на танку, армійська польова кухня на спеціально відведеному майданчику з найкращими солдатськими стравами. [54]

Потенціал воєнного туризму

Вже зазначалося, що за кордоном Збройні Сили вже давно навчилися заробляти на туристах. На жаль, про Україну цього сказати не можна. Якщо і є туроператори, що можуть надати послуги з воєнного туризму, то це вимагає немалих грошей, та й навіть при цьому ніхто не дасть гарантії, що турист отримає все те, що йому обіцяли. Чому так? Та все дуже просто більшість компаній працюють «підпільно» через нелегальний статус воєнного туризму, саме з цієї причини і ціни на послуги досить високі.

«Цей напрям слід впорядкувати, щоб було зрозуміло – на яких умовах туроператори працюють з Міністерством оборони та іншими структурами, - завважує Володимир Царук, керівник Центру туристської інформації. – У турах, в яких передбачені стрільби, повинна бути забезпечена безпека на високму рівні, страховка, чіткі правила. Правила гри повинні бути зрозумілими для ринку, а до тих пір, поки хтось з кимось буде домовлятися, розмірковувати про перспективу не варто». [58]

Воєнний туризм – це те, на чому Україна може не лише заробити, а й

прославитись, адже іноземці завжди проявляли великий інтерес до советської військової техніки. Вони люблять фотографуватися в советській військовій формі, з цікавістю дивляться на зброю часів війни, які у нас часто лежать в сховищах. Міністр курортів та туризму АРК В.Савельєв зазначав, що коли на День міста до Ялти заходить флагманський корабель ВМС України «Гетьман Сагайдачний», за кілька днів стоянки біля набережної його відвідують тисячі людей, зокрема й іноземці. Україна – країна, де знаходиться чимало пам'яток воєнної історії, більшість яких є недоступними. Так, наприклад, Керченська фортеця – добре збережений зразок фортифікаційного мистецтва – досі недоступна для туристів, оскільки становить небезпеку через величезну кількість неутілізованих боєприпасів різних часів. А бункер у колишній ставці Гімлера «Хегевальд» поблизу Житомира недоступний «простому смертному», бо знаходиться на території військової частини. Україна – країна, що замикає першу двадцятку країн з найбільшими воєнізованими економіками (згідно з Глобальним індексом мілітаризації), проте поступається арміям сусідів за рівнем підготовки, станом технічної готовності озброєння та соціальними стандартами військової служби. [6; 58]

2015 року кафедрою країнознавства і туризму Київського національного університету імені Тараса Шевченка було проведено опитування студентів задля використання його результатів під час розробки державної «Програми розвитку туризму в Україні на період до 2020 року», поінформування Верховного Головнокомандувача України, міністра оборони України та начальника Генерального штабу Збройних Сил України щодо нагальної необхідності розвитку воєнного туризму та інформування широкого вітчизняного та іноземного загалу про стан і перспективи воєнного туризму в Україні. Отримані результати засвідчили, що з усіх опитаних лише 40% поінформовані щодо воєнного туризму, причому лише 11% були «воєнними туристами». На питання «Чи належно, на ваш погляд, популяризується воєнний туризм у вітчизняних друкованих та електронних мас-медіях?» 62% респондентів відповіли «ні», 11% - «так» і 27% - «важко сказати». Також було зроблено висновок, що для 71% опитаних важливим фактором є вартість пропонованих послуг. На питання «Зважаючи на значний потенціал для розвитку воєнного туризму в Україні, чи вважаєте Ви, що він може бути успішним?», 68% відповіли ствердно, інші ж сумніваються в цьому, зокрема, через безініціативність влади. Щодо того, які б послуги

хотіли отримати опитувані, думки розділились: більшість (близько 67%) обрали відвідування місць розташування концтаборів, військово-історичних музеїв, військових частин, в яких мали б змогу ознайомитись з побутом військовиків та особливостями несення ними військової служби, заводів, на яких виготовляється бойова техніка (танки, БМП, БТР, військові кораблі тощо), фортифікаційних споруд (замки, форти, ДОТи, ДзОТи, лінії оборони), військових полігонів, на яких можна було б покататись (у якості пасажира і в якості водія) на бойовій техніці (легкові та вантажні автомобілі, БТР, БМП, БРДМ, танки), сучасних військових кораблів, аеродромів, на яких можливо в якості пасажира (другого пілота) здійснити політ на військовому літаку/гелікоптері. [6]

Ще одним вислідом здійсненого дослідження став той, що популяризація такого виду туризму як воєнний в Україні знаходиться в не найкращому стані. Така ситуація, зокрема, пояснюється тим, що в державі видається лише один профільний журнал («Military Крим»), у Росії ж таких – два десятки, а в США, наприклад, функціонує телеканал «Military channel». [8; 59]

Джерела:

1. Сучасні різновиди туризму: навч. посіб. / М.П. Кляп, Ф.Ф. Шандор. – К.:Знання,2011. – 334 с.
2. The potential and possibilities of military tourism in Estonian Green Belt [Електронний ресурс] / Режим доступу:
www.estoniangreenbelt.eu/s2/114_689_34_Report_Military_tourism.pdf
3. Лінія Мажино [Електронний ресурс] / Режим доступу:
http://uk.wikipedia.org/wiki/Лінія_Мажино
4. Бабаян А.Л. Перспективы развития военного и военно-спортивного туризма и их влияние на формирование всесторонне развитой личности // Современные исследования социальных проблем. 2009. – Вып.3. – С. 4-5 [Електронний ресурс] / Режим доступу: <http://window.edu.ru/resource/124/66124/files/vypusk32009.pdf>
5. Мельник А.В. Нестандартні види туризму: особливості функціонування військового туризму // Збірник наукових праць Військового інституту Київського національного університету імені Тараса Шевченка. – К.: ВІКНУ, 2011. – Вип. №33. – С. 350-353 [Електронний ресурс] / Режим доступу:
http://archive.nbuv.gov.ua/portal/natural/Znpviknu/2011_33/Zbirnik_33_55.pdf
6. Винниченко І. Чим завинив воєнний туризм // Економічна правда (Київ). – 2013. – 22 липня [Електронний ресурс] / Режим доступу:
www.epravda.com.ua/publications/2013/07/22/386152/

7. Военный туризм в России и Украине [Электронный ресурс] / Режим доступа: <http://touristgid.ru/voenniy-turizm.html>
8. Винниченко І. Чому не можна ввійти до «Хегевальда»? // Урядовий кур'єр (Київ). – 2013. – 17 липня [Электронный ресурс] / Режим доступа: www.ukurier.gov.ua/uk/articles/chomu-ne-mozhna-vvijti-do-hegevalda/
9. Steve Gillick. Gee I wish I was back in the army [Электронный ресурс] / Режим доступа: http://travelindustrytoday.com/web/index.php?option=com_k2&view=item&id=14618:gee-i-wish-i-was-back-in-the-army-targeting-military-tourism&Itemid=14
10. «Поле битвы Карабобо» [Электронный ресурс] / Режим доступа: www.tiwy.com/pais/venezuela/carabobo/rus.phtml
11. Австралийский военный мемориал: фото, описание [Электронный ресурс] / Режим доступа: www.votpusk.ru/country/dostoprим_info.asp?ID=2159
12. Арлінгтонське меморіальне кладовище [Электронный ресурс] / Режим доступа: <http://usatour.com.ua/arlingtonske-memorialne-kladovishhe/>
13. The Cambridge American Cemetery and Memorial [Электронный ресурс] / Режим доступа: www.abmc.gov/cemeteries/cemeteries/ca.php
14. Fort Smith National Cemetery [Электронный ресурс] / Режим доступа: www.cem.va.gov/cems/nchp/ftsmith.asp
15. Військово-історичний музей (Відень) [Электронный ресурс] / Режим доступа: [http://uk.wikipedia.org/wiki/Військово-історичний_музей_\(Відень\)](http://uk.wikipedia.org/wiki/Військово-історичний_музей_(Відень))
16. Пилип Коновал [Электронный ресурс] / Режим доступа: www.ukrainians-world.org.ua/peoples/ef79f69d741b2dae/
17. Імперський військовий музей [Электронный ресурс] / Режим доступа: http://uk.wikipedia.org/wiki/Імперський_військовий_музей
18. Bavarian Army museum [Электронный ресурс] / Режим доступа: www.bayerisches-armeemuseum.de/en/
19. Музей Війська Польського у Варшаві [Электронный ресурс] / Режим доступа: <http://ostarbeiter.vn.ua/muzeum-wojska-polskiego-w-warszawie.html>
20. Музеї, що зберігають речі, пов'язані з І. Мазепою [Электронный ресурс] / Режим доступа: www.mazera.name/muzeyi-shcho-zberihayut-rechi-povjazani-z-i-mazepoyu/
21. Австралія відкриває фортифікаційні споруди [Электронный ресурс] / Режим доступа: http://24tv.ua/home/showSingleNews.do?avstraliya_vidkriva_fortifikatsiyni_sporudi&objectId=40631
22. Awesome Veterans Day Memorial in Arizona Is Only Visible Today [Электронный ресурс] / Режим доступа: <http://www.complex.com/art-design/2013/11/veterans-day-memorial-anthem-arizona>
23. Подорож в Індію [Электронный ресурс] / Режим доступа: www.mandry.org/?p=1180
24. Великий китайський мур [Электронный ресурс] / Режим доступа: http://uk.wikipedia.org/wiki/Великий_китайський_мур
25. «Военный музей под открытым небом» Зноймо Чехия [Электронный ресурс] / Режим доступа: www.rutraveller.ru/place/32320
26. Форт Буртанье [Электронный ресурс] / Режим доступа: <http://foretime.ru/fort-burtane/>

27. Линия Салпа [Електронний ресурс] / Режим доступу:
www.vzmorie135.fi/ru/mesta/liniya-salpa
28. Лінія Маннергейма [Електронний ресурс] / Режим доступу:
http://uk.wikipedia.org/wiki/Лінія_Маннергейма
29. Мілітаризований Ізраїль і миролюбна Ісландія [Електронний ресурс] / Режим доступу:
<http://chornomorka.com/archive/a-3127.html>
30. Про затвердження переліку видів господарської діяльності, здійснення якої дозволяється військовим частинам Збройних Сил. Постанова Кабінету Міністрів України від 25 липня 2000 р. № 1171 [Електронний ресурс] / Режим доступу:
<http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/1171-2000-п>
31. Про господарську діяльність у Збройних Силах України. Закон України від 21 вересня 1999 р. № 1076-XIV [Електронний ресурс] / Режим доступу:
<http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/1076-14>
32. BunkerBlog [Електронний ресурс] / Режим доступу: <http://bunkerblog.eu/>
33. Израиль для бесстрашных! [Електронний ресурс] / Режим доступу: [www.vvv-tour.ru/assets/files/IZRAIL%20DLY%20BESSTRASHNIK\(1\).pdf](http://www.vvv-tour.ru/assets/files/IZRAIL%20DLY%20BESSTRASHNIK(1).pdf)
34. Чоенг Эк [Електронний ресурс] / Режим доступу: http://ru.wikipedia.org/wiki/Чоенг_Эк
35. The highlights of Phnom Penh – Cambodia Чоенг Эк [Електронний ресурс] / Режим доступу: www.heatheronhertravels.com/tag/thunder-ranch-shooting-range/
36. About ASRI [Електронний ресурс] / Режим доступу:
www.armscorshootingranges.com/about/
37. Krakow guns & shooting [Електронний ресурс] / Режим доступу:
www.partykrakow.com/kracking-activities.html#guns01
38. Tours [Електронний ресурс] / Режим доступу:
www.alpventures.com/Merchant2/merchant.mvc?Screen=PLST&Store_Code=ATBC
39. Our Organization - Historic Tours, Inc. [Електронний ресурс] / Режим доступу:
www.ww2tours.com/about_ww2tours.htm
40. 2013 European Tour Programs [Електронний ресурс] / Режим доступу:
www.gomilspec.com/european-tours/
41. MilSpec Tours [Електронний ресурс] / Режим доступу: www.gomilspec.com/
42. Военное наследие [Електронний ресурс] / Режим доступу:
www.latvia.travel/ru/статья/военное-наследие
43. Титова Е.А. Военный туризм как новое направление на туристском рынке [Електронний ресурс] / Режим доступу: http://tourlib.net/statti_tourism/titova.htm
44. Музей дальньої авіації [Електронний ресурс] / Режим доступу:
www.tourism.poltava.ua/muzei/Muzej_dalnyoi_aviatsii/
45. Музей Ракетних військ стратегічного призначення [Електронний ресурс] / Режим доступу: www.uarmy.com.ua/rvsn/
46. Національний військово-історичний музей України [Електронний ресурс] / Режим доступу: <http://nvimu.com.ua/>
47. Музей воєнної техніки у місті Луцьку [Електронний ресурс] / Режим доступу:
<http://iloveukraine.com.ua/p/iMOs5I>

48. Філії національного військово-історичний музею України [Електронний ресурс] / Режим доступу: <http://nvimu.com.ua/filials/>
49. Список пам'ятників казакам на Україні [Електронний ресурс] / Режим доступу: http://ru.wikipedia.org/wiki/Список_пам'ятників_казакам_на_Україне#.
50. Теоретичні та науково-методичні засади підготовки статей про пам'ятки історії до «Зводу пам'яток історії та культури України». — К.: Інститут історії України НАН України, 2011. — 272с.
51. Мілітарі-садиба Grün Hof [Електронний ресурс] / Режим доступу: <http://hof.net.ua/grun-hof/>
52. Нове життя старої військової техніки: полювання та екскурсії [Електронний ресурс] / Режим доступу: www.bbc.co.uk/ukrainian/entertainment/2013/05/130522_military_technics_rl.shtml
53. Военный туризм в Украине - Милитари клуб "Полигон" [Електронний ресурс] / Режим доступу: www.freshgift.com.ua/blog/voennyj_turizm_v_ukraine__militari_klub_poligon
54. Військовий туризм: де постріляти з танка й покататися на БТР [Електронний ресурс] / Режим доступу: <http://travel.tochka.net/ua/7158-voennyu-turizm-v-ukraine-gde-postrelyat-iz-tanki-i-pokatatsya-na-btr/>
55. Крымвоентур [Електронний ресурс] / Режим доступу: <http://voentur.crimea.ua/services.html>
56. Шампань – Прокат, аренда техники [Електронний ресурс] / Режим доступу: http://shampantrans.com.ua/index.php?e=page&c=prokat_arend
57. Сапсан [Електронний ресурс] / Режим доступу: <http://sapsan.ua/>
58. Рябова С. Военный туризм в Украине: бои без правил [Електронний ресурс] / Режим доступу: www.ukrtourism.com/travel_in_ua/28-7-2007_15-27_52_1.html?page=50&order=date
59. Military channel [Електронний ресурс] / Режим доступу: <http://military.discovery.com/>
60. Лисогірський форт [Електронний ресурс] / Режим доступу: <http://reporter.korrespondent.net/reports/6866>
61. Київська фортеця [Електронний ресурс] / Режим доступу: <http://svjatoslav.kiev.ua/ek/31-kiyivska-fortecja.html>
62. Києво-Печерська Лавра. Частина 8. Фортифікація (мури та вежі) [Електронний ресурс] / Режим доступу: <http://ukrainaincognita.com/kyivska-oblast/kyiv/kyevo-pecherska-lavra/kyevo-pecherska-lavra-chastyna-8-fortyfikatsiya-mury-ta-ve>
63. Музей истории туалета (в башне №5) [Електронний ресурс] / Режим доступу: http://www.alivelife.net/index.php?option=com_content&view=article&id=267:2011-01-09-19-54-43&catid=48:aktiv&Itemid=73
64. Музей боевой и трудовой славы завода "Арсенал" [Електронний ресурс] / Режим доступу: <http://zametkiev.livejournal.com/8967.html>
65. Відкрито таємниці секретного бункера Сталіна [Електронний ресурс] / Режим доступу: <http://tsn.ua/ukrayina/vidkrito-tayemnici-sekretnogo-bunkera-stalina.html>
66. Ставка Генриха Гимmlера «Хегевальд» («Заповедний лес») [Електронний ресурс] / Режим доступу: <http://bynker.com.ua/dpages/genrih-himler-hegevald>

67. Ставка Герінга «Штайнбрух» – ще один слід нацизму в Україні [Електронний ресурс] / Режим доступу: <http://mykrai.wordpress.com/ставка-герінга-штайнбрух-ще-один-сл/>
68. Вінниця. Ставка Ворошилова [Електронний ресурс] / Режим доступу: <http://ukrainaincognita.com/vinnytska-oblast/vinnytsya/vynnytsya-stavka-voroshylova>
69. Військово-історичний музей Повітряних сил Збройних сил України [Електронний ресурс] / Режим доступу: http://uk.wikipedia.org/wiki/Військово-історичний_музей_Повітряних_сил_Збройних_сил_України
70. Ставка Гітлера "Вервольф" [Електронний ресурс] / Режим доступу: <http://mskifa.narod.ru/vervolf.html>
71. Дендропарк «Софіївка» [Електронний ресурс] / Режим доступу: <http://sofiyvka.org.ua/ua/excurs/excurs11.htm>
72. Одеський військово-історичний музей [Електронний ресурс] / Режим доступу: http://touregion.od.ua/index.php?&content_id=9971
73. ТОП-10 військових об'єктів України, доступних туристам [Електронний ресурс] / Режим доступу: <http://travel.tochka.net/ua/7156-top-10-voennykh-obektov-ukrainy-dostupnykh-turistam/>
74. Загадки острова Майский под Очаковом [Електронний ресурс] / Режим доступу: <http://nikvesti.com/articles/9563>
75. 35-я береговая батарея. Музейный историко-мемориальный комплекс героическим защитникам Севастополя [Електронний ресурс] / Режим доступу: <http://spravka.sevas.ua/org/35-ya-beregovaya-batareya-muzeyniy-istoriko-memorialniy-kompleks-geroicheskim-zaschitnikam-sevastopolya>
76. Михайлівський рavelін або Михайлівська батарея [Електронний ресурс] / Режим доступу: <http://www.poiradar.com.ua/poi/11652>
77. Сухопутные линкоры: страницы истории 30-й батареи [Електронний ресурс] / Режим доступу: <http://lubimovka.sebastopol.ua/30-batareya.php>
78. Диорама «Штурм Сапун-горы 7 мая 1944 г.» [Електронний ресурс] / Режим доступу: <http://www.sev-museum-panorama.com/ru/diorama.html>
79. Генуезька фортеця Чембало [Електронний ресурс] / Режим доступу: <http://www.travelua.com.ua/ar-krim/sevastopilskijj/balaklava/genuezka-fortecya-chembalo.html>

РЕКОМЕНДОВАНІ ДЖЕРЕДА ІНФОРМАЦІЇ

Друковані

- Аркин Я.* и др. Горный туризм. – Таллинн:Ээсти раамат,2011.
- Бабарицька В., Малиновська О.* Менеджмент туризму. Туроперейтинг: Понятійно-термінологічні основи. Сервісне забезпечення турпродукту: Навчальний посібник. – К.:Альтерпрес,2004.
- Биржаков М.Б., Никифоров В.И.* Большой глоссарий терминов международного туризма / The Great Glossary of Terms for the International Tourism. – СПб.:Издательский дом Герда; Невский Фонд, 2002
- Биржаков М.Б.* Введение в туризм – СПб.:Издательский Торговый Дом «Герда»,2010.
- Биржаков М.Б.* Специальные виды туризма. – СПб.:СПбГИЭУ,2011.
- Винний туризм: підручник для студентів вищих навчальних закладів / С.В.Іванов, В.О.Домарецький, Д.І.Басюк та ін. – Кам'янець-Подільський: ФОП Сисин О. В., 2012.
- Грушка О.Р.* Туристичне краєзнавство: Монографія. – К.:Либідь,2008.
- Гуляев В.Г.* Организация туристской деятельности Учебное пособие – М.: Нолидж,2006.
- Дмитриевский Ю.Д.* Туристские районы мира: учебное пособие. – Смоленск:СГУ,2010.
- Зорин И.В., Каверина Т.П., Квартальнов В.А.* Туризм как вид деятельности: Учебник для студентов высш. учебн. заведений. -2-е изд., перераб. – М.:Финансы и статистика,2005.
- Квартальнов В.* Туризм: Учебник . – М.:Финансы и статистика,2004.
- Кляп М.П., Шандор Ф.Ф.* Сучасні різновиди туризму: навч. посіб. – К.:Знання,2013.
- Козинець В.* Безпека життєдіяльності у сфері туризму: Навчальний посібник. – К.:Кондор,2006.
- Немоляева М.Э., Ходорков Л.Ф.* Международный туризм: вчера, сегодня, завтра. – М.:Междунар. отношения,2003.
- Сорк Д.И.* Туризм. Транспорт. – М.,1997.
- Фастовець О.О.* Організація транспортних подорожей і перевезень: Навч. посібник. – К.:Музична Україна,2003.
- Федорченко В.К., Костюков О.М.* Історія екскурсійної діяльності в Україні: Навч. посібник. - К.:Кондор,2004.

Холловой Дж.К., Тейлор Н. Туристический бизнес: Пер. С 7-го англ. изд. – К.:Знання,2007.

Електронні

www.pobeach-kayaks.com/history-kayak-istoria.php
www.whitewater.ru/blogs/all/whitewaterpyat/2211.php
www.rowing-tver.ru/pages_42/index.html
<http://travel.tochka.net/ua/7511-vodnyy-turizm-v-ukraine-ekstrim-v-stile-grebi-grebu/>
http://sinyak.org.ua/statyi_pro_karpaty.html
<https://ongreenway.org/2013/09/resursy-vozmozhnosti-i-strategii-biznesa-v-usloviyax-turisticheskogo-osvoeniya-agrarnogo-regiona/?fbclid=IwAR3gIv45dbxOI1NTTx5OTBrGW0q61IjPOkg1aiWTkLkmL3fXnORCC2kER8>
<http://infotour.in.ua/artemova7.htm>
file:///C:/Users/Ihor/Downloads/econrig_2017_4_4.pdf
https://tourlib.net/books_ukr/muzychenko12.htm
https://pidru4niki.com/1151051343557/turizm/arheologichniy_turizm
http://ena.lp.edu.ua:8080/bitstream/ntb/43215/2/2018_Mirosh_M-Pro_poniattia_arkheolohichnoho_318-321.pdf
https://ozi.pp.ua/avtomobilnij-turizm_14073/
<http://eadnurt.diiit.edu.ua/jspui/bitstream/123456789/8904/1/Martseniuk.pdf>
<https://euromd.com.ua/21-zdorove-zhittya/138-krasa-i-sport/30-zdorovyv-otdykh/post-3617-ekstremalniy-turizm-suchasniy-vid-vidpochinku/>
<http://infotour.in.ua/babkin11.htm>
<https://buklib.net/books/32497/>
https://pidru4niki.com/18421120/turizm/vodniy_turizm
www.tkg.org.ua/node/2506
www.poezdnik.kiev.ua/index_ua.html?fbclid=IwAR2KWxfXx8_L6SDob2YQh2EdhCw0fLuCCtl8O8zPkGs_tSKa5bo5tRxjAzQ
http://journals.uran.ua/tourism_kzvsrst/article/view/80034
<https://velocentr.pl.ua/informaciya/stati/velosipednij-turizm.html>
<https://boomerang-boardshop.ua/velosypednyj-turyzm-i-velopohody/>
<https://turua.com.ua/articles/veloturizm-v-ukrayini-marshruti-sporyadzhennya-poradi/>
www.skole.com.ua/uk/papers/13-turizm/182-veloturizmkarpaty.html
<https://tourkazka.com/hastronomichnyy-turyzm-ponyattya-ta-osoblyvosti/>
https://pidru4niki.com/1209061343560/turizm/gastronomichniy_turizm
https://tourlib.net/statti_ukr/koveshnikov.htm

http://www.economy.nayka.com.ua/pdf/2_2018/37.pdf
www.ukraine-is.com/uk/gastronomichnij-turizm-v-ukraïni-krashhi-napryamki-miscya-ta-rekomendacii
https://tourlib.net/statti_ukr/pacjuk2.htm
www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=4066
<http://krt.dp.ua/images/files/pdf/Наука/Пацюк/Пацюк%20В.С.%20Індустріальний%20туризм.pdf>
<https://andreolli.com.ua/dovidnyk-mandrivnyka/industrialnyj-turyzm-perspektyva-ta-rozvytok.html>
https://tourlib.net/statti_tourism/titova.htm
https://zbroya.info/ru/topic/82_voennyi-turizm/all/
<file:///C:/Users/Ihor/Downloads/151825-351247-1-PB.pdf>
<https://drive.google.com/file/d/1JsQ4YGfjnuAk1K41Wq2RwOyibDBRVvFB/view?fbclid=IwAR3X85yOJjA05voPcOIb-u2Qcu3Av4z5ht2vF-vVtWjIHKtnlqEop6lNkp4>