

Розробка геопросторової моделі туристських самопутівних шляхів в Україні

<https://doi.org/10.17721/2786-4561.2026.7.1-5/14>

Колотуха О. В.

<https://orcid.org/0000-0001-6386-7611>

Кравчук В. В.

<https://orcid.org/0009-0004-4308-9807>

Надійшла до редакційної колегії 02.03.2026

Національний університет «Київський авіаційний інститут», Київ, Україна, okolotuh@ukr.net

Прийнята: 05.05.2026

Анотація. У статті розглянуті питання розробки геопросторової моделі туристських самопутівних шляхів в Україні, створення інтегрованої цифрової платформи, яка відображає структуру маршрутів, їх просторові характеристики, рівень транспортної та цифрової доступності, потенційні ризики та можливості для розвитку. Впровадження геопросторової моделі здійснено шляхом розробки маршруту Трансукраїнської туристської стежки, яка поєднає природні, історико-культурні та рекреаційні ресурси центральної частини України. Реалізація проекту стежки потребує системного підходу, який включає нормативне врегулювання, розвиток інфраструктури, цифрову підтримку, фінансове забезпечення, міжрегіональну координацію та екологічний контроль. Подолання цих проблем є ключовою умовою для створення безпечного, доступного та привабливого маршруту, що може стати повноцінним елементом національної туристської самопутівної інфраструктури і сприятиме сталому розвитку регіонів.

Ключові слова: самопутівний туризм, туристський шлях, туристська стежка, геопросторова модель, Трансукраїнська туристська стежка.

Development of a geospatial model of tourist self-guided routes in Ukraine

Kolotukha O.

<https://orcid.org/0000-0001-6386-7611>

Kravchuk V.

<https://orcid.org/0009-0004-4308-9807>

National University "Kyiv Aviation Institute", Kyiv, Ukraine,
okolotuh@ukr.net

Abstract. The article addresses the development of a geospatial model for self-guided tourist routes in Ukraine and the creation of an integrated digital platform that represents the structure of routes, their spatial characteristics, the level of transport and digital accessibility, as well as potential risks and development opportunities. The implementation of the geospatial model is carried out through the design of the Trans-Ukrainian Tourist Trail, which will connect natural, historical-cultural, and recreational resources of central Ukraine. The methodology for developing a model of self-guided tourist routes in Ukraine involves the use of modern geographic information systems (GIS), such as QGIS or ArcGIS, and spatial data formats including GeoJSON, KML, GPX, and CSV. At the data collection stage, the following are compiled: route coordinates, points of interest, transport hubs, natural and cultural sites, as well as information on existing infrastructure (hospitality facilities, campgrounds, and recreation areas). The next stage includes mapping and analysis of spatial relationships, including the assessment of transport accessibility, identification of risk zones, barriers, environmentally sensitive areas, key attractions (POI), and recreation zones. Particular attention is paid to attribute data enrichment: each route object is assigned a detailed description, category, level of difficulty, seasonality, and accessibility for different groups of tourists. The implementation of the trail project requires a systemic approach that includes regulatory support, infrastructure development, digital integration, financial provision, interregional coordination, and environmental monitoring. Addressing these challenges

is a key prerequisite for creating a safe, accessible, and attractive route that can become an integral element of the national self-guided tourism infrastructure and contribute to the sustainable development of regions.

Keywords: self-guided tourism, tourist route, tourist trail, geospatial model, Trans-Ukrainian Tourist Trail.

Вступ. Головний туристський тренд сучасності – все більше туристів прагнуть подорожувати самостійно, відкривати нові місця власним маршрутом, без прив'язки до туристських груп чи організованих турів. Саме тому зростає інтерес до самопутівних туристських шляхів, які дозволяють поєднувати пізнання, активний відпочинок і спілкування з природою.

Самопутівний туризм – форма подорожі, при якій турист самостійно організовує свій рух без супроводу гіда, спираючись на карти, мобільні додатки чи путівники. У сучасних наукових джерелах цей вид туризму визначають як прояв незалежності та відповідального ставлення до подорожей. Самопутівні подорожі сприяють розвитку стійкого туризму, оскільки туристи більш усвідомлено взаємодіють із природою та культурною спадщиною. Таким чином, самопутівний туризм поєднує свободу пересування з екологічною та пізнавальною відповідальністю та здійснюється самопутівними туристськими шляхами (Колотуха, 2025). За визначенням О. Колотухи, *туристський шлях* являє собою мережу доріг, стежок та водних шляхів, які використовуються для активних туристських подорожей за визначеним маршрутом. Такі шляхи прокладаються через території, що відзначаються природною, історичною, культурною, етнографічною та соціальною цінністю, а також відповідають екологічним і санітарно-епідеміологічним нормам. Для забезпечення безпеки мандрівників туристські шляхи маркують, що дозволяє здійснювати подорожі різними способами активного пересування: пішим, велосипедним, лижним, кінним або водним (Колотуха, 2025). Більшість самопутівних туристських шляхів реалізуються у формі туристських стежок. О. Колотуха та О. Миргородська визначають *туристську стежку* як ретельно спланований маршрут, що проходить через природні, історичні чи культурні об'єкти, надаючи організований спосіб їх вивчення. Вона оснащена необхідним маркуванням для полегшення орієнтації, місцями для відпочинку та оглядовими майданчиками, що робить її доступною як для досвідчених мандрівників, так і для аматорів. Така стежка забезпечує можливості для активного відпочинку та пізнавальної діяльності, одночасно сприяючи збереженню природної та культурної спадщини (Колотуха & Миргородська, 2021).

У сучасних умовах цифровізації туристської галузі та зростання попиту на самостійні подорожі, геопросторова модель туристських шляхів та стежок стає ключовим інструментом планування, управління та моніторингу маршрутів. Вона дозволяє інтегрувати природні, культурні, соціальні та інфраструктурні компоненти в єдину цифрову систему, що забезпечує комплексне управління туристським простором і підвищує ефективність розвитку туристської мережі на національному рівні. **Об'єкт дослідження** – процес організації туристських маршрутів для самостійних подорожей в Україні, який включає планування, маркування, використання ресурсів та управління туристськими потоками. **Метою дослідження** є розробка геопросторової моделі туристських самопутівних шляхів в Україні, створення інтегрованої цифрової платформи, яка відображає структуру маршрутів, їх просторові характеристики, рівень транспортної та цифрової доступності, потенційні ризики та можливості для розвитку. Така модель дозволить організувати маршрути з урахуванням логістики, сезонності, інтересів туристів та екологічної безпеки, забезпечує інтерактивність та зручність у використанні як для мандрівників, так і для органів управління туризмом та місцевих громад.

Матеріали і методи дослідження. Методика розробки моделі туристських самопутівних шляхів в Україні передбачає використання сучасних геоінформаційних систем (ГІС), таких як QGIS або ArcGIS, і форматів просторових даних – GeoJSON, KML, GPX, CSV. На етапі збору даних формуються: координати маршрутів, точки інтересу, транспортні вузли, природні та культурні об'єкти, а також інформація про наявну інфраструктуру (заклади гостинності,

кемпінги, зони відпочинку). Наступний етап передбачає картографування та аналіз просторових зв'язків, включно з визначенням транспортної доступності, зон ризику, перешкод та екологічно чутливих ділянок, визначних об'єктів (POI), зон відпочинку. Особлива увага приділяється атрибутивному наповненню: кожен об'єкт маршруту отримує детальний опис, категорію, рівень складності, сезонність і доступність для різних груп туристів (Шевчук & Озарків, 2020).

Структура моделі включає кілька ключових компонентів (рис. 1):

- *маршрути (лінії)*: цифрове представлення туристських шляхів з інформацією про довжину, тип пересування (пішохідний, велосипедний, водний), рівень складності, тривалість та атрибутивний опис. Лінії маршрутів можуть поєднуватися з існуючими транспортними шляхами та природними коридорами, забезпечуючи логічну послідовність подорожі;
- *точки інтересу (POI – від англ. point of interest – цікаві точки)*: культурні та історичні пам'ятки, природні об'єкти, рекреаційні зони та сервіси, що розташовані вздовж маршруту. Кожна точка має координати, назву, фото, опис, режим роботи та контактну інформацію. Це дозволяє туристам планувати відвідування з урахуванням індивідуальних уподобань і доступності;
- *транспортна доступність*: картографічне відображення залізничних станцій, автобусних зупинок, паркінгів та інших вузлів пересадки. Моделюються час у дорозі, варіанти пересадок і зручність підключення до маршрутів, що дозволяє формувати комбіновані подорожі та інтегрувати різні види транспорту;
- *зони ризику та обмежень*: ділянки маршруту з потенційними небезпеками – складний рельєф, відсутність покриття мобільного зв'язку, мінна небезпека у прифронтових регіонах, екологічні обмеження, сезонні фактори (повені, ожеледь). Вони виділяються окремим шаром у моделі, що дозволяє туристам та адміністрації планувати безпечні маршрути і оперативно реагувати на зміни умов;
- *зони відпочинку*: туристські стоянки, поруч з якими є обладнані джерела, місце, де можна поставити намет, розводити багаття, туристські притулки, туристські бази, інші рекреаційні заклади. Вони позначаються способом значків з градацією закладів розміщення. Кожен об'єкт має координати, назву, фото, опис, режим роботи та контактну інформацію.

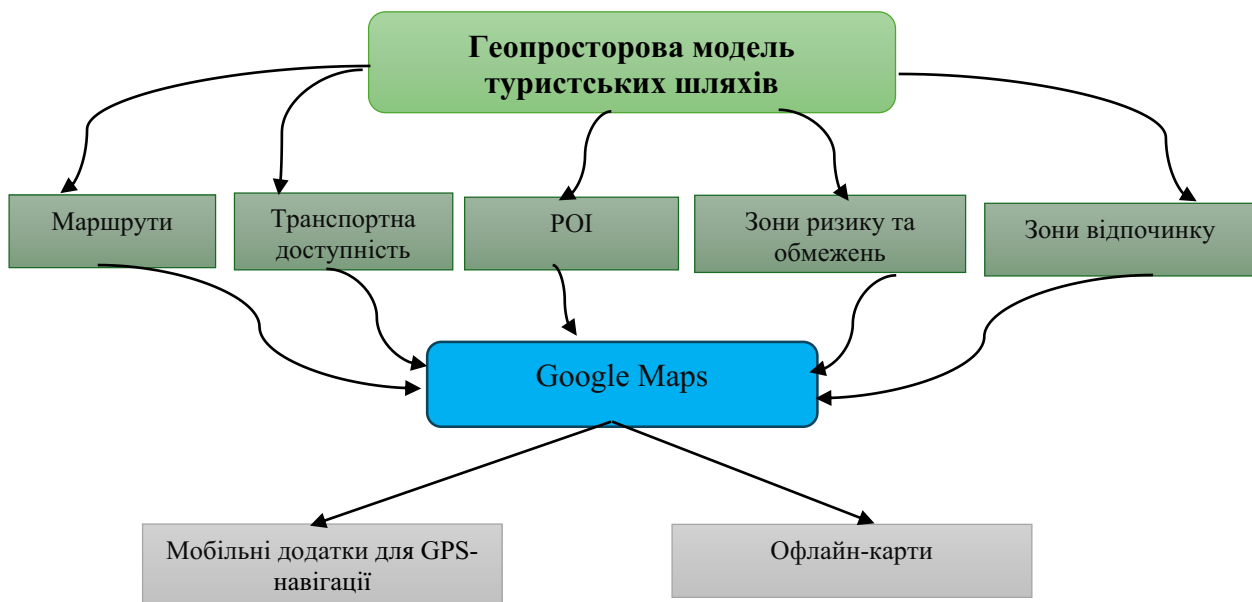


Рис. 1. Структура геопросторової моделі туристських самопутівних шляхів (розроблено авторами)

Інтеграція моделі в цифровий простір забезпечує її практичну користь та доступність. Дані можуть бути завантажені у Google My Maps, Google Maps API, інтегровані в мобільні додатки для GPS-навігації та офлайн-карт, включно з аудіогідами та VR-туром. Підключення до туристських порталів дозволяє формувати маршрути за інтересами, отримувати відгуки користувачів і залучати туристів до активного планування власних подорожей.

Таким чином, геопросторова модель туристських самопутівних шляхів не обмежується технічним завданням – вона стає стратегічною основою розвитку туризму, підвищення доступності та безпеки маршрутів, збереження природної та культурної спадщини, а також підтримки локальних громад, сприяє переходу від фрагментарного планування до системного управління туристським простором країни, що дозволяє інтегрувати українські маршрути у міжнародну туристську мережу, забезпечуючи їх конкурентоспроможність та сталий розвиток.

Результати та їх аналіз. Проект Трансукраїнської туристської стежки є спробою створити національний міжрегіональний маршрут, що поєднає природні, історико-культурні та рекреаційні ресурси центральної частини України. Цю ідею вперше висловили українські географи Колотуха О. та Колотуха І. у своїй монографії «Географія спортивного туризму та активної рекреації України». Автори у 2021 році запропонували «... розробку проекту Трансукраїнської туристської стежки – від Карпат далі долиною р. Південний Буг, перехід через Дніпро, Олешківські піски, далі через Тарханкут в гірський Крим. Цей проект після повернення Криму в лоно України дасть можливість «зшити» Україну, а поки що чекає розробників окремих ділянок, маркування маршруту, визначення місць стоянок, переходів через річки тощо» (Колотуха О. & Колотуха І. 2021, с. 229).

Запропонована ділянка Трансукраїнської туристської стежки від сел. Меджибіж (Хмельницька область) до м. Херсон пролягає уздовж долини річки Південний Буг, одного з найцінніших природних коридорів країни. Маршрут має потенціал стати частиною майбутньої мережі Трансукраїнських шляхів, інтегрованої у європейську систему довготривалих туристських трас (типу E-paths) (ERA, 2025).

Основна мета розробки маршруту – створення безпечного, пізнавального та екологічно сталого шляху, що поєднує активний туризм (пішохідний, велосипедний, водний) із культурно-пізнавальними подорожами. Він має не лише туристську, а й соціально-економічну функцію – активізувати розвиток малих населених пунктів, розширити зайнятість місцевого населення та підтримати локальний бізнес через розвиток гостинності й сервісу.

Маршрут охоплює такі області України – Хмельницьку, Вінницьку, Одеську, Кіровоградську, Миколаївську та Херсонську. Його логіка побудови базується на принципі «природного коридору», де річкова долина Південного Бугу виступає основною віссю переміщення, що поєднує унікальні природні комплекси, історичні об'єкти та сучасну туристську інфраструктуру. Загальна протяжність маршруту: 698 км.

Тип трас: пішохідний маршрут.

Складність: I-II категорія складності (за існуючою в Україні системою оцінки складності пішохідних спортивних маршрутів) – нахил до 10%, місцями – виходи скель. Тривалість повного проходу: 30-34 дні (15-25 км/день).

Маршрут розбитий на 4 сегменти для зручності (за GIS-кластеризацією: рельєф, POI, транспорт). Кожен сегмент має тип траси, ключові об'єкти, координати контрольних точок і рекомендації для відображення на карті. Загальна карта базується на річковому коридорі Південного Бугу, з обхідними стежками для безпеки (наприклад, уникнення мінних ділянок на півдні).

Сегмент 1 маршруту Меджибіж – Вінниця охоплює приблизно 80 км долиною річки Південний Буг і поєднує історико-культурні та природні локації Поділля. Рельєф території рівнинний, з невеликим нахилом у межах 2–5%, що робить цю частину стежки легкою за рівнем складності й придатною для мандрівників різного віку та фізичної підготовки.

Орієнтовна тривалість проходження становить 4-5 днів, залежно від темпу руху та кількості зупинок на огляд визначних місць.

Сегмент вирізняється високою насиченістю туристських об'єктів. У Меджибожі зосереджена відома Меджибізька фортеця XIV ст. (49.435°N, 27.405°E) – пам'ятка архітектури національного значення, що претендує на включення до списку ЮНЕСКО (ЮНЕСКО, 2025) і має унікальний музей хасидизму. Неподалік розташований Кінецький млин XIX ст. (49.420°N, 27.410°E) – приклад збереженого промислового спадку. Значну археологічну цінність мають палеолітичні стоянки Меджибожа (49.430°N, 27.400°E), які засвідчують давність заселення цієї території. Завершується ділянка у Вінниці, де розташований фонтан Roshen (49.235°N, 28.460°E) – один із найбільших плаваючих фонтанів Європи, що є візитівкою регіону.

Сегмент 2 маршруту Вінниця – Гайворон є одним із найцікавіших і найрізноманітніших відрізків Трансукраїнської туристської стежки вздовж долини Південного Бугу. Його загальна протяжність становить близько 250 км, що робить цю ділянку оптимальною для більш ніж 10-денної подорожі. Рельєф цього регіону більш різноманітний, ніж у попередньому сегменті: трапляються невеликі каньйони, схили до 8%, водні перешкоди та скельні виходи, які формують мальовничі пейзажі та додають маршруту елементів пригодницького туризму. Рівень складності можна оцінити як середній, тому цей сегмент рекомендовано для туристів із базовим досвідом пішохідних подорожей. Орієнтовна тривалість проходження становить 10-12 днів, залежно від погоди та кількості зупинок для огляду визначних місць.

Маршрут має багатий туристсько-рекреаційний потенціал. Вже у Вінниці мандрівники можуть відвідати Острів Кохання (49.200°N, 28.500°E) – романтичну прогулянкову зону на Південному Бугу, де поєднуються природна краса й міська архітектура. Далі шлях веде до Немирівського водоспаду (48.980°N, 28.230°E) – популярного місця відпочинку, оточеного мальовничими лісами, з облаштованими зонами для рекреації. Кінцева точка сегмента – місто Гайворон Кіровоградської області (48.337°N, 29.862°E).

Основні географічні орієнтири маршруту: старт у м. Вінниці (49.235°N, 28.460°E), фініш в м. Гайвороні (48.337°N, 29.862°E), а проміжна контрольна точка – місто Ладижин (48.680°N, 29.250°E), яке відоме своїм енергетичним комплексом, мальовничим водосховищем та порогами.

Сегмент 3 маршруту Гайворон – Вознесенськ (200 км) є центральною частиною Трансукраїнської туристської стежки, що поєднує в собі наймальовничішу частину Південного Бугу. Його загальна протяжність становить близько 200 км, відповідно тривалість 8-10 днів, і вирізняється великою різноманітністю природних умов, що створюють унікальні можливості для розвитку активного туризму (табл. 1).

Таблиця 1. Сегмент 3 маршруту Гайворон – Вознесенськ

№	Населений пункт	Координати	Відстань від старту (км)	Відстань від попереднього (км)	Тип траси	Ключовий POI / Примітка
<i>Сегмент 3: Гайворон – Вознесенськ</i>						
1	Кошаро-Олександрівка	48.162°N, 30.330°E	391	58	Пішохідний	Покинтий кам'яний кар'єр
2	Лукашівка	48.184°N, 30.662°E	415	24	Пішохідний	Музей ракетних військ
3	Первомайськ	48.034°N, 30.877°E	438	23	Пішохідний	Третій млин
4	Мигія	48.034°N, 30.953°E	443	5	Пішохідний	НПП "Бузький Гард"

№	Населений пункт	Координати	Відстань від старту (км)	Відстань від попереднього (км)	Тип траси	Ключовий POI / Примітка
5	Куріпчине	47.998°N, 31.003°E	448	5	Пішохідний	Південнобузький заказник
6	Іванівка	47.976°N, 31.035°E	464	16	Пішохідний	Корабельний гай
7	Мар'ївка	47.845°N, 31.127°E	469	5	Пішохідний	Мазурова скеля
8	Мар'ївка	47.839°N, 31.120°E	470	1	Пішохідний	Патріотична скеля
9	Південноукраїнськ	47.820°N, 31.180°E	476	6	Пішохідний	Южноукраїнська АЕС
10	Актове	47.890°N, 31.020°E	505	29	Пішохідний	Актовський каньйон
11	Вознесенськ	47.618°N, 31.215°E	533	28	Пішохідний	Підземне озеро

Маршрут проходить переважно вздовж берегів річки Південний Буг. Рух відбувається стежками, що проходять через степові ділянки, скельні виходи та каньйоноподібні зони долини Південного Бугу. Рельєф цієї частини маршруту більш виразний: каньйони завглибшки до 40 м, пагорбисті ділянки з нахилом 6-10%, скельні тераси та гранітні виступи формують неповторні краєвиди. Рівень складності оцінюється як середній, оскільки потребує певної фізичної підготовки, особливо на підйомах і в каньйонних зонах. Оптимальна тривалість проходження сегмента – 8–10 днів, залежно від обраного берегу руху, погоди та кількості зупинок (рис.2).

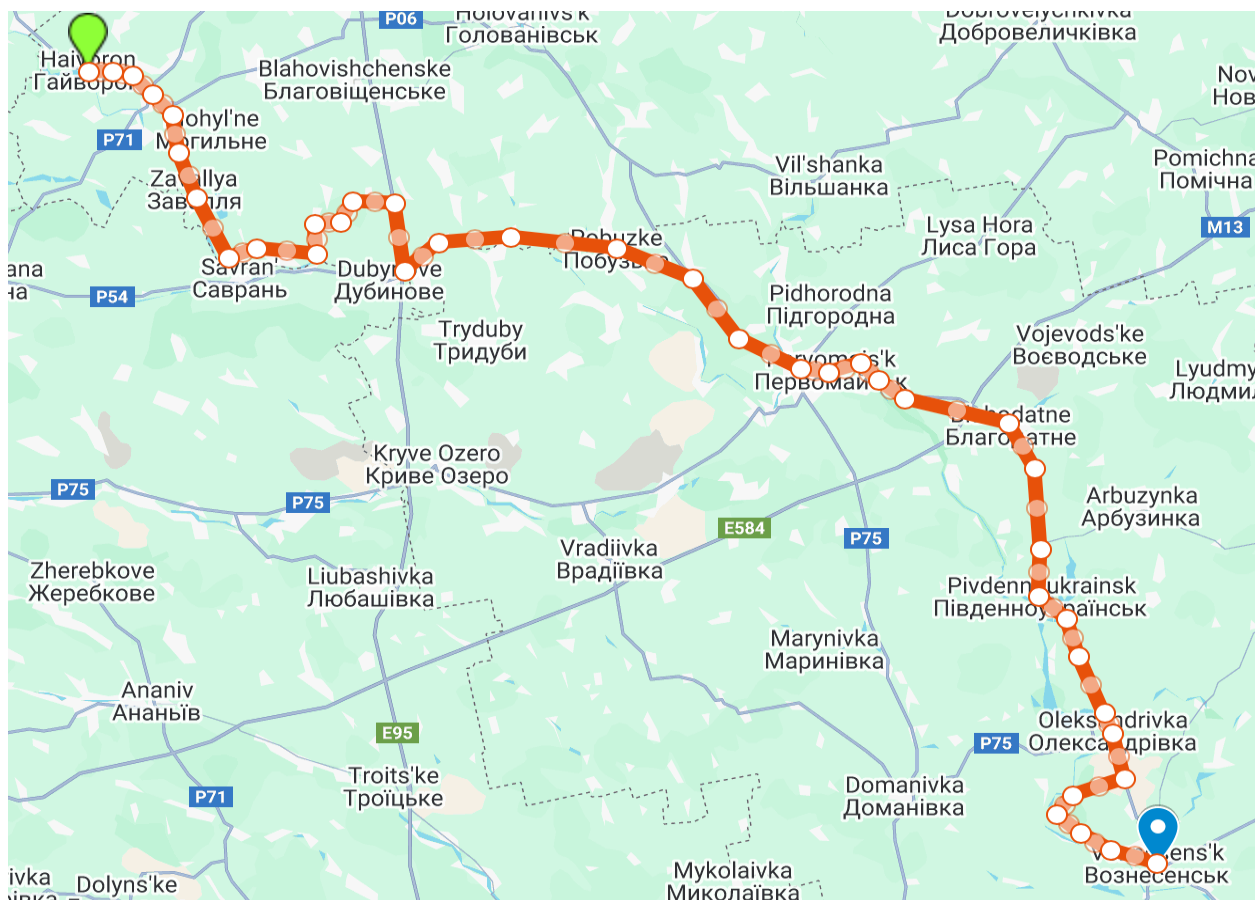


Рис. 2. Сегмент 3 маршруту Гайворон – Вознесенськ

У верхів'ї маршруту річку Південний Буг прикрашають перші порогові ділянки, які формуються на виходах кристалічних порід Українського щита. Гайворонські пороги (48.507°N, 30.318°E), хоч і менш масштабні за Мигійські, створюють природні перекати, що є характерною ознакою високого гранітного корінного русла Південного Бугу. Береги річки в цьому районі вирізняються мальовничими бриловими масивами та широкими оглядовими майданчиками, а поблизу русла збереглися інженерні пам'ятки XX ст., зокрема фрагменти вузькоколіїної залізниці, яка проходить паралельно річці й підсилює історичну цінність ландшафту.

Одним із ключових природних акцентів є національний природний парк «Бузький Гард» (47.650°N, 31.250°E), що входить до Списку «Сім природних чудес України». Парк відомий своїми гранітними скелями, рідкісною флорою та фауною, а також орнітологічними маршрутами та геологічними пам'ятками.

Перед виходом до широкої долини Південний Буг формує глибокий каньйоноподібний відрізок у межах Вознесенська. Тут річка звужується, врізаючись у масиви світлих гранітів, що створюють природні стінки заввишки до 20 м. Місцевість приваблює туристів панорамними видами, можливістю огляду фрагментів давніх берегових відслонень та зручною логістикою – адже кілька оглядових майданчиків розташовані безпосередньо поблизу мостів і міської інфраструктури. Це одна з найцікавіших точок завершальної частини маршруту.

Контрольні координати маршруту дозволяють точно відтворити його на карті: початкова точка – Гайворон (48.337°N, 29.862°E), фініш – Вознесенськ (47.570°N, 31.330°E). Проміжними орієнтирами виступають Первомайськ (48.050°N, 30.850°E) і Південноукраїнськ (47.820°N, 31.180°E) – міста, що мають розвинену інфраструктуру для ночівлі, харчування та ремонту транспорту.

Отже, сегмент Гайворон – Вознесенськ поєднує у собі природну велич каньйонів Південного Бугу та можливість для активного туризму. Він не лише з'єднує центральну та південну частини України, а й символізує гармонійне співіснування людини й природи – шлях, який розкриває найкращі ландшафти країни у їхній первозданній красі.

Сегмент 4 «Вознесенськ – Херсон» є заключною частиною Трансукраїнської туристської стежки вздовж долини річки Південний Буг і має загальну протяжність близько 165 км. Маршрут спроектовано вздовж пішохідних стежок уздовж мальовничих берегів. Рельєф маршруту переважно рівнинний із нахилом 2–4%, що забезпечує легку категорію складності, однак у прибережних зонах можуть зустрічатися обривисті ділянки, гранітні виступи та заболочені місцевості. Особливу увагу потрібно приділити безпеці – частина територій поблизу Херсонщини проходить через зони колишніх бойових дій, тому для організованих груп передбачено уточнення маршрутів за погодженням із місцевими адміністраціями та використання лише перевірених ділянок. Середня тривалість проходження сегмента становить 8–9 днів, залежно від погодних умов.

Починається маршрут у місті Вознесенськ (47.570°N, 31.330°E), де туристи можуть оглянути місто та найближчі околиці, а саме туристичну пам'ятку «На скелях», підземне озеро, парк Першого Травня, парк Січової Слави, Мар'їн Гай тощо.

Далі маршрут прямує на південь, до Миколаєва, де Південний Буг утворює широкий естуарій. Ця частина є найживописнішою з точки зору пейзажів: туристи спостерігають, як річкові долини переходять у лиманну систему з численними островами, очеретяними заростями та місцями гніздування птахів. У Миколаєві туристи можуть відвідати Варварівський міст – унікальний інженерний об'єкт довжиною 134 м, що вважається найбільшим розвідним мостом у Європі, а також Миколаївський річковий порт, який відображає промислове минуле регіону. Для зручності подорожуючих у місті передбачено точки поповнення запасів води й продуктів.

Фінальною точкою маршруту є Херсон (46.655°N, 32.617°E) – історичне місто, засноване у XVIII ст. Тут туристи мають змогу відвідати Херсонську фортецю, залишки

старовинних мурів, бастіонів і підземель, що свідчать про оборонну роль міста в часи Нової Січі. Завершується подорож на набережній Дніпра, де відкривається панорама злиття Бугу та Дніпра, а далі – шлях до Чорного моря. Ця локація символічно завершує всю Трансукраїнську стежку, що простягнулася від історичного Меджибожа до морських просторів півдня.

Як бачимо, сегмент «Вознесенськ – Херсон» поєднує природну красу, історико-культурну спадщину та сучасні технологічні рішення, формуючи завершальний відрізок великого маршруту, який демонструє потенціал Південного Бугу як осі для розвитку екологічного, активного та пізнавального туризму України.

Таким чином, розроблений маршрут Трансукраїнської туристської стежки від Меджибожа до Херсона долиною Південного Бугу демонструє значний туристський потенціал, поєднуючи природні ландшафти, історико-культурні об'єкти та рекреаційні зони. Протяжність пішохідного маршруту забезпечує доступність для різних категорій туристів і сприяють формуванню різноманітного туристського досвіду. Аналіз маршрутних сегментів показав, що територія володіє достатньою інфраструктурою, а також створює умови для інтеграції цифрових сервісів та підвищення безпеки туристів.

На основі цих результатів стає можливим оцінити перспективи реалізації проєкту, а також розробити стратегічні кроки щодо впровадження маршруту у практику національного та міжнародного туризму.

Реалізація Трансукраїнської туристської стежки вздовж долини Південного Бугу матиме багаторівневий вплив на економіку, соціальну сферу та культурну спадщину регіонів, через які проходить маршрут. Одним із ключових ефектів є залучення туристів, що стимулює активізацію внутрішнього і міжнародного туризму. Завдяки протяжному, добре маркованому маршруту, який буде інтегрувати цифрову навігацію, аудіогіди та онлайн-карти, маршрут стане доступним для широкої аудиторії: пішохідних мандрівників, велосипедистів, екотуристів, сімей з дітьми та іноземних гостей. Зростання туристських потоків особливо впливає на регіони, які раніше були поза увагою основних туристських маршрутів, підвищуючи їхню привабливість і потенціал для розвитку (Юхновська, 2019).

Розвиток туристської інфраструктури сприятиме економічному зростанню регіонів. Відкриття нових маршрутів формує попит на послуги проживання, харчування, транспортні послуги, екскурсії, прокат туристського спорядження та організацію подій (Dudnyk, et al, 2023). Це створює додаткові джерела доходу для місцевих громад, стимулює підприємницьку активність, сприяє диверсифікації економіки сільських і малих міст, а також покращує якість інфраструктури: дороги, зони відпочинку, інформаційні стенди, кемпінги та цифрові ресурси (Паньків, 2020).

Важливим соціальним ефектом стане створення нових робочих місць. Підтримка і супровід туристської стежки потребує залучення персоналу для обслуговування, промоції та контролю маршрутів. Це відкриває можливості для зайнятості молоді, жінок та людей передпенсійного віку, а також формує професії гідів, адміністраторів маршрутів, спеціалістів із цифрової навігації та екологічного моніторингу.

Популяризація культурної та природної спадщини відбувається через інтеграцію історичних, етнографічних та природних об'єктів у структуру маршруту. Туристи мають змогу ознайомитися з автентичними традиціями, архітектурою, культурними об'єктами та легендами, що сприяє формуванню національної ідентичності та збереженню нематеріальної спадщини. Природні ландшафти – каньйони, водоспади, природні парки, заповідники – стануть платформами для екологічної освіти, формування сталого ставлення до природи та відповідального використання ресурсів.

При цьому, реалізація Трансукраїнської туристської стежки вздовж долини Південного Бугу, попри її стратегічну значущість і високий туристський потенціал, стикається з комплексом проблем, що охоплюють нормативно-правові, інфраструктурні, технологічні, фінансові, міжрегіональні та екологічні аспекти.

Насамперед, відсутність єдиної нормативно-правової бази ускладнює створення та підтримку маршруту. В Україні наразі не існує стандартизованих правил маркування самотурівних туристських шляхів, вимог до безпеки та охорони довкілля, а також механізмів інтеграції маршрутів у національні реєстри. Це призводить до проблем координації між областями, низької довіри туристів і ризиків для сталого функціонування маршруту, особливо коли частина його проходить через малонаселені або природоохоронні території (Колотуха, 2025).

Інфраструктурна фрагментарність є ще одним ключовим викликом. Багато ділянок маршруту проходять через сільські місцевості або природні резервати, де відсутні базові об'єкти туристської інфраструктури: зони відпочинку, кемпінги, інформаційні стенди, туалети, пункти медичної допомоги. Це значно ускладнює багатоденні подорожі та обмежує комфорт туристів. Також відсутність місць для заправки, прокату велосипедів чи байдарок може знизити привабливість маршруту для різних категорій туристів.

Технологічна складова є критичною. Для безпечного та зручного проходження маршруту потрібна інтегрована цифрова підтримка – GPS-навігація, онлайн- та офлайн-карти, мобільні додатки, аудіогіди та маршрутизатори. Наявні сервіси не покривають усі ділянки маршруту, а на деяких територіях спостерігається слабе мобільне покриття. Відсутність таких цифрових інструментів ускладнює самостійні подорожі, особливо для іноземних туристів та новачків у активному туризмі (Лепетюк, 2020).

Фінансування проєкту також є проблемним аспектом. Реалізація маршруту потребує значних інвестицій у картографування, маркування, будівництво та утримання інфраструктури, цифрові сервіси та промоцію. Обмежені бюджети місцевих громад, нестабільна економічна ситуація та відсутність чіткої фінансової моделі ускладнюють залучення приватних інвесторів і грантової підтримки. Відсутність системи моніторингу витрат і контролю за фінансами також створює ризики неефективного використання ресурсів.

Міжрегіональна координація є ще одним викликом. Маршрут перетинає кілька областей, десятки громад, кожна з яких має власні пріоритети, управлінські підходи та ресурси. Відсутність єдиного координуючого органу або платформи для спільного планування та моніторингу призводить до фрагментарності, дублювання зусиль або втрати логічної цілісності маршруту (Яковчук, 2024). Це ускладнює розробку єдиного стандарту маркування та організацію спільних промоційних заходів.

Екологічні ризики є особливо важливими для частини маршруту, що проходить через природоохоронні території, каньйони та заказники. Без належного планування і контролю туристського навантаження існує загроза деградації ландшафтів, ерозії ґрунтів, забруднення водних ресурсів і пошкодження рідкісних видів флори та фауни. Недостатня взаємодія з природоохоронними органами та відсутність екологічного моніторингу можуть призвести до конфліктів і юридичних обмежень.

Висновки. Дослідження показало, що Україна має всі базові передумови для запуску програми національних маршрутів – від різноманіття ландшафтів до зацікавленості громад, розвитку внутрішнього туризму та інтеграції до європейської туристської системи. Значну роль відіграє також зростання попиту на природо орієнтовані види туризму та активний спосіб життя. Економічні передумови пов'язані з потребою розвитку сільських територій, створення робочих місць, підтримки локального бізнесу та стимулювання підприємницької активності. Реалізація маршруту Трансукраїнської туристської стежки через Меджибіж, Вінницю, Гайворон, Вознесенськ, Миколаїв та Херсон відкриває можливості для залучення туристів до маловідомих територій, активізації готельного та ресторанного сектору, організації екскурсійних та культурно-освітніх послуг, прокату спорядження. Це сприяє диверсифікації економіки, зростанню доходів місцевих громад та підвищенню інвестиційної привабливості регіонів.

Таким чином, реалізація проєкту Трансукраїнської туристської стежки потребує системного підходу, який включає нормативне врегулювання, розвиток інфраструктури, цифрову підтримку, фінансове забезпечення, міжрегіональну координацію та екологічний контроль. Подолання цих проблем є ключовою умовою для створення безпечного, доступного та привабливого маршруту, що може стати повноцінним елементом національної туристської самопутівної інфраструктури і сприяти сталому розвитку регіонів.

Заява про конфлікт інтересів. Автори заявляють про відсутність конфлікту інтересів.

Список використаних джерел.

- European Ramblers Association – ERA (2025). Available at: <https://www.era-ewv-ferp.org/uk/>
- Kolotukha O., Kolotukha I. (2021). *Heohrafiia sportyvnoho turyzmu ta aktyvnoi rekreatsii Ukrainy: monohrafiia*. [Geography of sports tourism and active recreation in Ukraine: monograph]. Kharkiv: Machulin, 436 p. [In Ukrainian].
- Kolotukha O.V. (2025). *Sportyvnyi turizm ta aktyvna rekreatsiia: heohrafiia, systematyzatsiia, praktyka (slovyk-dovidnyk)*. [Sports tourism and active recreation: geography, systematization, practice (dictionary-reference)]. Geo-Hub: naukovy-osvitnii veb-portal. Available at: <https://geohub.org.ua/node/917> [In Ukrainian].
- Kolotukha O.V., Myrhorodska O.L. (2021). *Turystska stezhka yak forma aktyvnoi rekreatsii*. [A tourist trail as a form of active recreation]. *Industriia turyzmu ta hostynnosti: dosvid, problemy, perspektyvy*. Materialy III Mizhnarodnoi naukovo-praktychnoi konferentsii. Sumy: FOP Tsoma S.P., pp. 150-156. [In Ukrainian].
- Lepetiuk V.B. (2020). *Produkty HIS-tekhnologii dlia pidvyshchennia turystskoi pryvablyvosti destynatsii (na prykladi Chernihivskoi oblasti)*. [HIS-technology products for increasing the tourist attractiveness of a destination (on the example of Chernihiv region)]. *Heodeziia, kartohrafiia i aerofotoznimannia*, issue 92, pp. 55-67. [In Ukrainian].
- Dudnyk I.M. (Ed.). (2023). *Metodolohiia turyzmoznavstva: heohrafichni aspekty: monohrafiia*. [Methodology of tourism science: geographical aspects: monograph]. Dnipro: Seredniak T.K. ISBN 978-617-8245-48-1 [In Ukrainian].
- Pankiv N.Ye. (2020). *Sotsialno-ekolohichni pidkhid do rozroblennia stratehii staloho rozvytku turyzmu terytorialnykh hromad*. [Socio-ecological approach to developing a strategy for sustainable tourism development in territorial communities]. *Naukovyi visnyk NLTU Ukrainy*, vol. 30, no. 3, pp. 71-76. [In Ukrainian].
- Shevchuk V., Ozarkiv I. (2020). *Stvorennia turystskoi karty zasobamy HIS ARCGIS (na prykladi Odeskoi oblasti)*. [Creating a tourist map using HIS ARCGIS resources (for example, the Odesa region)]. *Suchasni dosiahnennia heodezychnoi nauky ta vyrobnytstva*, issue II (40), pp. 55-65. [In Ukrainian].
- Yukhnovska Yu.O. (2019). *Vplyv rozvytku kulturno-istorychnoi spadshchyny na ekonomichni rozvytok turystskoi haluzi Ukrainy*. [The impact of the development of cultural and historical heritage on the economic development of the tourism industry of Ukraine]. *Derzhava ta rehiony. Seriia: Ekonomika ta pidpriemnytstvo*, no. 6, p. 111. [In Ukrainian].
- Yakovchuk M. (2024). *Mozhlyvosti realizatsii proiektu transeuropeiskykh turystskykh stezhok v Ukraini: kvalifikatsiina robota*. [Possibilities of implementing the project of trans-European tourist routes in Ukraine: qualification of the work]. Kyiv: NAU, 110 p. [In Ukrainian].