

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
ОДЕСЬКИЙ ДЕРЖАВНИЙ ЕКОЛОГІЧНИЙ УНІВЕРСИТЕТ

Інститут післядипломної освіти
Кафедра економіки природокористування

Кваліфікаційна робота бакалавра

на тему: Потенціал та проблеми розвитку морського туризму в
Україні

Виконала студентка групи ЕТ- 5
спеціальності 101 «Екологія»
Гребініченко Карина Миколаївна

Керівник старший викладач
Плетос Світлана Володимирівна

Консультант к.е.н., доцент
Арестов Сергій Вікторович

Рецензент к.е.н., доцент
Колонтай Світлана Миколаївна

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
ОДЕСЬКИЙ ДЕРЖАВНИЙ ЕКОЛОГІЧНИЙ УНІВЕРСИТЕТ

Інститут післядипломної освіти
Кафедра економіки природокористування
Рівень вищої освіти бакалавр
Спеціальність 101 «Екологія»
(шифр і назва)
Освітня програма «Організація еколого-туристичної діяльності»
(назва)

ЗАТВЕРДЖУЮ
Завідувач кафедри економіки
природокористування
Губанова О.Р.
“27” квітня 2023 року

З А В Д А Н Н Я
НА КВАЛІФІКАЦІЙНУ РОБОТУ БАКАЛАВРА

студентки Гребініченко Карини Миколаївни
(прізвище, ім'я, по батькові)

1. Тема роботи: Потенціал та проблеми розвитку морського туризму в Україні
керівник роботи Плетос Світлана Володимирівна,
(прізвище, ім'я, по батькові, науковий ступінь, вчене звання)

затверджені наказом ОДЕКУ від “29” березня 2023 року № 33-С

2. Строк подання студентом роботи 10.06.2023 року
3. Вихідні дані до роботи матеріали періодичних видань, монографій, нормативно-правові акти, статті фахових збірників наукових робіт, статистична інформація, матеріали сайтів Інтернет-мережі

4. Зміст розрахунково-пояснювальної записки (перелік питань, які потрібно розробити):

1. Науково-теоретичні засади дослідження та організації морського туризму.

2. Сучасний стан та потенціал розвитку морського туризму в Україні.

3. Проблеми та перспективи розвитку морського туризму в Україні.

5. Перелік графічного матеріалу (з точним зазначенням обов'язкових креслень)

1. Морські маршрути залежно від вартості дня проживання.

2. Класифікація засобів пасажирських водних перевезень та типи круїзів.

3. Круїзні судна для круїзів підвищеної комфортності.

4. Динаміка суднозаходів круїзних суден в Одеський порт за період 2010–2022 рр.

5. Середня вартість круїзів по Чорному морю.

6. Кількість суднозаходів круїзних лайнерів у Чорному морі.

6. Консультанти розділів роботи

Розділ	Прізвище, ініціали та посада консультанта	Підпис, дата	
		завдання видав	завдання прийняв
Розділ 1	Арестов С.В.		
Розділ 2	Арестов С.В.		
Розділ 3	Арестов С.В.		

7. Дата видачі завдання 27 квітня 2023 року

КАЛЕНДАРНИЙ ПЛАН

№ з/п	Назва етапів кваліфікаційної роботи	Термін виконання етапів роботи	Оцінка виконання етапу	
			у %	за 4-х бальною шкалою
1.	Аналіз наукової літератури з досліджуваної теми, складення змісту, написання вступу.	27.04.23-04.05.23	85	4 добре
2.	Написання першого розділу.	05.05.23-11.05.23	85	4 добре
3.	Написання другого розділу.	12.05.23-21.05.23	85	4 добре
	<i>Рубіжна атестація.</i>	22.05.23-26.05.23	85	4 добре
4.	Написання третього розділу.	27.05.23-04.06.23	85	4 добре
5.	Узагальнення отриманих результатів. Складення висновків та переліку посилань	05.06.23-09.06.23	85	4 добре
6.	Перевірка роботи науковим керівником, надання відгуку, встановлення ступеню оригінальності, оформлення протоколу та висновку керівника.	10.06.23-12.06.23	-	-
7.	Укладення авторського договору, подання КРБ на перевірку завідувачу кафедри, рецензування роботи.	13.06.23-17.06.23	-	-
	Інтегральна оцінка виконання етапів календарного плану (як середня по етапам)		85,0	

Студент Т. Гребініченко К.М.
(підпис) (прізвище та ініціали)

Керівник роботи Плетос С.В.
(підпис) (прізвище та ініціали)

АНОТАЦІЯ

Кваліфікаційна робота бакалавра на тему: «Потенціал та проблеми розвитку морського туризму в Україні»

Гребініченко Карина Миколаївна

Актуальність теми дослідження обумовлена необхідністю розвитку морського туризму, як перспективного напрямку туристичного бізнесу в Україні. Країна є морською державою і має кордони по Чорному та Азовському морях, а також прямий вихід до Середземного моря. Цей вид туризму сприяє розвитку економіки країни в цілому, так як дохід від туристів, які подорожують, отримують, по-перше, круїзні компанії, а, подруге, і міста, які вони відвідують. За експертними оцінками, кожен іноземний турист у базовому порту витрачає суму, еквівалентну 100 євро, а в інших портах заходу круїзного судна – як мінімум 50 євро, тому і держави, й окремі портові міста, й туристичні оператори зацікавлені в розвитку круїзного туризму.

Метою роботи є аналіз сучасного стану, потенціал та проблеми морського туризму в Україні. Було узагальнено проблеми, пов'язані з його розвитком, запропоновано напрями стимулювання та підвищення конкурентноздатності цього виду туристичної діяльності.

Предметом дослідження є сукупність теоретико-методологічних засад організації та розвитку морського туризму в Україні.

Об'єкт дослідження – процес розвитку морського круїзного туризму в Україні.

Структура і обсяг роботи. Робота складається із вступу, трьох розділів, висновків, тощо. Повний обсяг тексту бакалаврської кваліфікаційної роботи – 57 сторінок, таблиць –6, рисунків –14, літературних джерел –21.

Ключові слова: морський туризм, морський круїзний туризм, Морська доктрина України, Причорноморський регіон.

ЗМІСТ

ВСТУП.....	
1. НАУКОВО-ТЕОРЕТИЧНІ ЗАСАДИ ДОСЛІДЖЕННЯ ТА ОРГАНІЗАЦІЇ МОРСЬКОГО ТУРИЗМУ	
1.1 Поняття та різновиди морських туристичних подорожей	
1.1.1 Морські круїзні подорожі: їх сутність та значення	
1.2 Конкурентні переваги та стримуючі фактори розвитку морського круїзного туризму Чорноморського регіону	
1.2.1. Особливості організації морського круїзного туризму в Україні...	
1.3 Круїзний туризм в контексті Морської доктрини України.....	
2. СУЧАСНИЙ СТАН ТА ПОТЕНЦІАЛ РОЗВИТКУ МОРСЬКОГО ТУРИЗМУ В УКРАЇНІ	
2.1 Морський туризм в умовах пандемії Covid-19 воєнного стану в Україні	
2.2 Тенденції функціонування круїзного туризму в Чорноморському регіоні	
2.3 Сучасний стан реалізації морського круїзного потенціалу міста Одеси.....	
3 ПРОБЛЕМИ ТА ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ МОРСЬКОГО ТУРИЗМУ В УКРАЇНІ	
3.1 Морський круїзний туризм в Чорноморському регіоні: проблеми та перспективи.....	
3.2 Перспективні напрямки і шляхи удосконалення морського туризму в регіонах України.....	
3.3 Розробка туру до Балтійського моря «Одеса-Гданськ-Одеса»	
ВИСНОВКИ.....	
ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ	

ВСТУП

Україна завжди вважалася розвиненою морською державою. З причорноморських країн вона має найбільшу протяжність морських кордонів. Причорноморський регіон України володіє природно-кліматичними умовами сезонного розвитку круїзного судноплавства.

Морський туризм є одним із видів туризму, що розвивається швидкими темпами та який тісно пов'язаний з використанням морського транспорту. В Україні, яка має вихід до Чорного моря, розвиток морського туризму є надзвичайно важливим завданням, вирішення якого дозволить підтримати економіку приморських регіонів, сприятиме створенню робочих місць, модернізації інфраструктури. На сьогоднішній день одним із найпоширеніших видів морського туризму є круїзний туризм. Круїзний туризм радикально пов'язаний з економікою країни та єднає у собі майже всі форми рекреації, різноманітні види сервісу та організації відпочинку. Цей виду туризму сприяє розвитку економіки країни в цілому, так як дохід від туристів, які подорожують, отримують, по-перше, круїзні компанії, а, подруге, і міста, які вони відвідують. Шкода, що в Україні саме цьому виду туризму не приділялося необхідної уваги, лише останнім часом держава робила певні кроки на зустріч морському круїзному туризму, але ще багато проблем залишаються невирішеними.

В теперішній час, особливо під час війни економіка України знаходиться в дуже важкому стані, рівень добробуту населення є нестабільним, головні цілі громадян полягають в забезпеченні базових потреб, таких як оплата житла, їжі, медикаментів тощо. Круїзи, розваги, відпочинок чи подорожі не завжди є пріоритетними для середньостатистичного жителя України. Тому соціально-економічні чинники істотно гальмують розвиток морського туризму. Безумовно, в умовах соціально-економічного й політичного станів та відсутності національних програм розвитку туризму в державі, Україна не може розраховувати на розвиток туристичної сфери відповідно потребам

суспільства. Проте досвід зарубіжних країн показує, що навіть незначні преференції, увага й підтримка туристичного бізнесу з боку держави приносять користь розвитку супутніх секторів економіки та сприяє виконанню соціально-економічних функцій держави (екологічної, соціальної, освітньої, культурної та інших), міжнаціональному взаєморозумінню, розрядці міжнародної напруги.

Україна має доволі багатий та потужний природно-ресурсний та соціально-економічний потенціал для цієї діяльності, враховуючи той факт, що країна є морською державою і має кордони по Чорному та Азовському морях, а також прямий вихід до Середземного моря. В цій діяльності можуть бути задіяні такі центри мореплавства України як Одеса, Миколаїв та інші. Нажаль до цього списку з 2014 року не можна додати такі порти як Ялта, Севастополь, Феодосія та інші, розташовані на території півострова Крим з причин нез'ясованості приналежності цих об'єктів до території України. Складним з точки зору морського круїзного туризму був і період під час пандемії та війни в Україні. Але сподіваємося, що після перемоги, цей вид туризму буде найперспективнішим з усіх видів туризму і економічно вигідним для України.

Морський туризм має важливе значення для економіки країни. Забезпечення його розвитку є складним завданням, зважаючи на високий рівень конкуренції на міжнародному туристичному ринку. Поширення Covid-19 та військові дії значно ускладнило це завдання, але для його виконання незмінною залишається потреба у дослідженні сучасного стану морського туризму та проблем, що його стримують. Особливо це актуально для України, в якій значний потенціал розвитку морського туризму залишається не реалізованим повною мірою.

Метою дослідження є аналіз сучасного стану, потенціал та проблеми морського туризму в Україні. Було узагальнено проблеми, пов'язані з його розвитком, запропоновано напрями стимулювання та підвищення конкурентноздатності цього виду туристичної діяльності.

Відповідно до мети були поставлені такі **завдання**:

—дослідити значення морського туризму як дозвілля для людини та провести аналіз стану розвитку морського туризму в Україні;

—довести, що морський круїз в Чорноморському регіоні є одним з найперспективніших видів екскурсійної діяльності;

—проаналізувати оцінку тенденцій та закономірностей розвитку морських туристичних круїзів по Чорному морю;

— визначити проблеми і перспективи морського круїзу.

— виявити шляхи перспективного розвитку морського туризму в Україні.

— обґрунтувати необхідність подальшого розвитку морських круїзів;

—розробити маршрут туру по Балтійському морю.

Предметом дослідження є сукупність теоретико-методологічних засад організації та розвитку морського туризму в Україні.

Об'єкт дослідження – процес розвитку морського круїзного туризму в Україні.

Методи дослідження: індукції та дедукції, узагальнення, аналізу та синтезу, порівняння, наукового абстрагування, економіко-аналітичний, математичної статистики, графічний та метод соціологічних досліджень.

Практичне значення одержаних результатів визначається тим, що запропоновані у роботі методики, підходи, висновки та пропозиції спрямовані на обґрунтування перспектив розвитку морського туризму в Україні.

В бакалаврській роботі приділяється велика увага питанням, які пов'язані із аналізом сучасного стану та розвитку морського круїзного туризму в Чорноморському регіоні, здійснюється оцінка тенденцій та закономірностей розвитку морських туристичних круїзів.

1. НАУКОВО-ТЕОРЕТИЧНІ ЗАСАДИ ДОСЛІДЖЕННЯ ТА ОРГАНІЗАЦІЇ МОРСЬКОГО ТУРИЗМУ

1.1 Поняття та різновиди морських туристичних подорожей

Морський туризм

Зміни у світовій економіці, викликані пандемією, породжують потребу у проведенні якісно нових досліджень у сфері туризму, і особливо у такому його важливому сегменті як морський круїзний туризм.

Особливою формою морських туристичних подорожей є круїзи.

У поняття круїзу входить організація морських і річкових подорожей з відвіданням портових міст декількох країн. Круїзи були особливо популярними і навіть модними та елітними у 60-80-их роках ХХ століття, і відпочивати на борту судна могли лише привілейовані особи. За оцінкою П.Уайльда, керівника компанії «P. Wild International», інтерес іноземних туристів до України є джерелом надходження валюти, оскільки в середньому один європейський турист, виходячи на берег у порту суднозаходу, витрачає приблизно до 100 євро на день у торгових точках, що знаходяться в межах двох годин їзди від порту на автомобілі [3].

Круїзний туризм – поняття для вітчизняної науки відносно нове, хоча круїзи як вид туризму нараховують понад столітню історію. Етимологічно слово круїз (від англ. cruise) означає морську подорож, зазвичай – по замкненому колу, з поїздками з портів у внутрішні райони країн. Утім, на сьогодні використовується більш широка трактовка поняття.

Під круїзом науковці у своїй більшості розуміють подорож на водних видах транспорту, яка складається з берегових екскурсій, огляду визначних пам'яток портових міст, а також різноманітні розваги на борту морських та річкових лайнерів, розміщення, харчування та обслуговування, тощо.

Круїз – це унікальний туристичний продукт, що поєднує в собі транспортування, розміщення і розважальну програму. При правильній і комфортній організації проживання, харчування, достатній кількості розваг на

борту і екскурсійних програм протягом стоянок у портах – круїз перетворюється у феєрію, найбільш вишуканий вид подорожей. Вивчення економічної сутності морських і річкових турів – це не тільки базова вартість, що включає комплексне обслуговування на борту судна, але й дослідження локалізації економічної активності, яка виникає у районах, прилеглих до портів заходу круїзних суден.

Морський круїз (подорож) являє собою туристичну поїздку по морю, як - правило, з заходом у порти, на борту спеціального пасажирського судна. В даний час, десятки круїзних компаній по всьому світу експлуатують сотні пасажирських судів, місткістю від 70 до 1000 і більше пасажирів, і пропонують захоплюючі поїздки практично в будь-який регіон світу.

Морський круїз, як відомо, не найдешевший вид закордонної подорожі. А морський круїзний лайнер – це ціле плавуче місто в мініатюрі, який приймає на борт від двохсот до п'ятисот-шестисот туристів і приблизно стільки ж персоналу й екіпажу (рис.1.1).



Рис.1.1. Морський круїзний лайнер

Морські круїзи - один з найбільш комфортабельних, а тому і найбільш дорогих видів відпочинку (табл.1.1).

Таблиця 1.1

Морські маршрути залежно від вартості дня проживання

	Вартість в день, дол.	Судна компанії
Економічні	100-150	Festival, TUI – Thomson, колишній флагман "Шота Руставелі" нині "Асседо"
Класичні	150-200	Carnival, Norwegian, Costa Cruises
Преміум-круїзи	200-400	Princess, Royal Caribbean, Holland America
Круїзи класу "люкс"	понад 1000	Cunard, Silversea Cruises, Radisson Seven Seas., Crystal

Серед морських круїзів виділяються: кругосвітні, прибережні, експедиційні круїзи та трансатлантичні переходи.

Морські круїзи ще прийнято називати авіаційно-теплохідними турами, тому що туроператори доставляють клієнтів у порт відправлення і назад додому літаком.

Серед інших видів круїзів слід виокремити:

- «конгресний» туризм; - оздоровлювальні круїзи; -лікувальні круїзи; - освітні круїзи; -комбіновані круїзи.

Круїзи морем стають все більш популярними серед жителів України. Адже круїз по морю – це не тільки комфортний відпочинок на красивому і сучасному судні, але також і чудова можливість відвідати різні країни і відкрити для себе щось нове. Сьогодні, багато туристичних компаній пропонують своїм клієнтам морську подорож у всілякі напрямки, починаючи від жаркого півдня і до Антарктиди, так що кожен зможе вибрати напрямок круїзу, що відповідає його смаку та інтересам.

Морські круїзи – це відпочинок, який поєднує в собі співвідношення розцінок і якості. Круїзи охоплюють вподобання і смаки, будучи одним з

особливо швидко зростаючих частин промисловості туризму, побажання і спосіб життя широкого кола туристів.

Актуальність дослідження морського круїзу у тому, що здійснюються подорожі на круїзному кораблі, який представляє з себе типове курортне місто на воді, в якому є свої вулиці, кафе і ресторани, салони і торгові центри краси, концертні стадіони і басейни, зали, катки та чисті пляжі (рис.1.2). Кожен, навіть з самим витонченим смаком, пасажир, відшукає собі розвагу до душі.



Рис.1.2 Морський круїзний лайнер SeaDream I

Морські круїзи - це неповторний дух пригод і морська романтика, неймовірний коктейль з країн, культур, природи і людей.

1.1.1 Морські круїзні подорожі: їх сутність та значення

Круїзний туризм — розкішна форма подорожі, яка передбачає відпустку на круїзному судні за системою «все включено» тривалістю щонайменше 24 години, із встановленим і конкретним маршрутом, у якому круїзне судно

заходить до кількох портів чи міст. Характеризується концентрацією великої кількості людей, які відвідують одне й те саме місце одночасно. Такий вид туризму є популярний у всьому світі, але він також може мати серйозний вплив на природне середовище та обмежені економічні вигоди для приймаючих напрямків.

Морські перевезення туристів здійснюються, зазвичай, у вигляді пасажирських перевезень, екскурсійних подорожей і круїзів. Забезпечення морських перевезень проводиться спеціальними компаніями (круїзними компаніями), які в більшості випадків виступають у ролі туроператорів [3]. Зазвичай, для перевезення туристів використовуються швидкохідні судна напідводних крилах, що забезпечують більш високу швидкість доставки. Найчастіше морські судна застосовуються для доставки туристів на острови архіпелагів або за відсутності інших транспортних засобів (наприклад, під час подорожі по Амазонці). Перевезення туристів пасажирськими рейсовими суднами здійснюються на підставі попереднього бронювання квитків. Як й інші транспортні організації, судноплавні компанії надають знижки та пільги залежно від кількості подорожуючих і туристів.

Характеризуючи водний транспорт для перевезення туристів, необхідно мати чітке уявлення про розподіл суден. Засоби перевезення відрізняються за низкою ознак, тому є важливим надати класифікацію засобам пасажирських перевезень (табл.1.2).

Класифікація засобів пасажирських водних перевезень

Види засобів пасажирських водних перевезень	Характеристика
Пасажирські лайнери регулярних ліній	Перевезення у межах прибережних територіальних вод держави.
Пасажирські лайнери регулярних ліній міжнародних рейсів	Міжнародні рейси між портами різних держав або між портами однієї держави, але із заходом у порт іноземної держави.
Круїзні судна	5–15-денні та більш тривалі рейси із заходом у кілька портів різних держав та з короткочасною (1–2 дні) зупинкою.
Високошвидкісні судна	Пасажирські поромні перевезення – судна на повітряній подушці, катамарані, суднах на підводних крилах; парусні судна, у тому числі навчальні й екскурсійні.

Міжнародні морські круїзи відрізняються великою різноманітністю за змістом круїзної програми, рівнем сервісу, цінами тощо. Так, наприклад, класифікація Міжнародної асоціації операторів круїзних ліній США передбачає виділення п'яти базових типів круїзів (табл.3). Отже, існують абсолютно різні види круїзів, абсолютно за різною вартістю, найкращі круїзи, де все включено, коштують найдорожче. Залежно від програми берегового відпочинку прийнято розрізняти дві системи організації круїзів – європейську й американську. Європейська система передбачає подорожі по морю із заходом у різні порти з наданням у них екскурсійної програми. Практикуються навіть одно – дводенні поїздки в інші міста. Така система круїзних поїздок охоплює нині до 60% усіх круїзів. Поряд з європейською системою організації круїзів усе більшу популярність набуває американська система, основною метою якої є надання можливості пасажиром, які перебувають у круїзі, відпочивати на пляжах у пунктах заходу судна [2].

Типи круїзів

Тип круїзу	Характеристика
Сучасні (класичні) круїзи	Переважають на міжнародному ринку. Кораблі тут або нові, або переобладнані, повністю відповідають сучасним вимогам із дизайну, комфорту й сервісу: з просторими каютами, великими відкритими палубами, басейнами, соляріями, спортивними майданчиками та залами, салонами краси, магазинами, нічними клубами й казино.
Круїзи преміум-класу	Орієнтовані на вимогливих клієнтів, які ставлять підвищені вимоги до сервісу й комфорту. Туристам пропонується персональне обслуговування.
Круїзи люкс-класу	Призначені для дуже багатих туристів, які займають високе положення в суспільстві. Це своєрідні закриті клуби.
Ексклюзивні круїзи	Найвища якість виявляється тут у всьому: обслуговування за формулою <i>ultraallinclusive</i> («усе включено»), кількість персоналу рівна кількості пасажирів, просторі каюти, інтер'єри, оформлені кращими дизайнерами, колекції дорогого живопису, персональна турбота про кожного пасажера. Географія круїзів цієї категорії тяжіє до екзотичних напрямів. Відпочинок на круїзних лайнерах класу люкс оцінюється вище за відпочинок у будь-якому фешенебельному готелі.
Особливі (тематичні) круїзи	Відповідають певній тематиці, тематичні круїзи створюються за бажаннями клієнтів.

Морський круїз не найдешевший вид закордонної подорожі. Кораблі «Carnival» з іменами «Ecstasy», «Jubilee», «Celebration», «Tropicale» спеціально побудовані для круїзів підвищеної комфортності (рис. 3). Каюти цих лайнерів у півтора раза більше, ніж на інших круїзних судах, а їх дизайн і комфорт не поступаються респектабельним міжнародним готелям.



Рис.1.3 Круїзні судна для круїзів підвищеної комфортності

За тривалістю круїзи поділяються на такі види (табл. 1.4).

Таблиця 1.4

Види круїзів за тривалістю

Короткострокові	Середньострокові	Довгострокові
Від 3 год до 4 діб	5-13 діб	До 2 місяців

Отже, морський круїз (подорож) являє собою туристську поїздку по морю, зазвичай, із заходом у порти, на борту спеціального пасажирського судна. Нині десятки круїзних компаній по всьому світу експлуатують сотні пасажирських суден, місткістю від 70 до 1000 і більше пасажирів, пропонують захоплюючі поїздки практично в будь-який регіон світу. Круїз являє собою морський тур, у базову вартість якого включено комплексне обслуговування на борту судна. Зокрема: проїзд на судні, проживання в каюті (залежно від обраного класу), триразове харчування, розваги та, як правило, низка спеціальних заходів на борту судна (свята, фестивалі, конкурси, концерти ін.).

Морський туризм у більшості громадян України асоціюється лише з подорожами на морських лайнерах, які пересуваються по замкненому колу між портами нашої держави і портами інших країн світу. У той же час, у жителів Америки, Австралії, Азії та Європи в таке поняття також включений яхтовий туризм, послугами якого користуються мільйони людей цих країн. Завдяки технічному прогресу, в більшості країн світу яхтовий туризм є доступним для середнього класу відпочиваючих. Найбільшою популярністю в питаннях «ціна і якість» такого виду відпочинку зараз користуються країни Середземного моря: Греція, Італія, Кіпр, Туреччина, Хорватія [8].

2.1 Конкурентні переваги та стримуючі фактори розвитку морського круїзного туризму Чорноморського регіону

Україна завжди вважалася розвиненою морською державою. З причорноморських країн вона має найбільшу протяжність морських кордонів. Причорноморський регіон України володіє природно-кліматичними умовами сезонного розвитку круїзного судноплавства. Серед основних проблем, які стримують розвиток круїзного судноплавства в Україні, більшість дослідників акцентують увагу на відсутності пасажирського флоту.

Станом на 1991 рік в Україні були 30% торговельного флоту СРСР, 18 морських та 8 річкових портів. Також в межах України були сконцентровані найпотужніші промислові об'єкти суднобудування та судноремонту. Доходи від діяльності торговельного флоту України склали млрд. дол. США, деяких потужних портів Україна лишилася завдяки агресії Російської Федерації в 2014 році, а суднобудівні та судноремонтні заводи знаходяться на грані виживання. За останні роки на українському флоті доволі сильно знизився пасажиропотік, про що свідчать дані: станом на 2014 рік в акваторію України зайшло 13775 кораблів, з них – 1506 пасажирських, 36 швидкісних, 9311 – грузових, 1762 – танкерів, 149 – риболовецьких, 1011 яхт та інших судів [14].

Україна володіла найпотужнішим портовим потенціалом серед усіх країн Чорного моря. На узбережжі Чорного та Азовського морів знаходилося 18 морських торгових портів і 12 портопунктів [7].

Чорне море за своїм географічним положенням не є транзитним, отже, для того щоб виділитися у самостійний напрям для масового круїзного туризму, не менше п'яти портів повинні мати інфраструктуру, здатну обслуговувати судна довжиною понад 300 м. Таку інфраструктуру протягом багатьох років мали лише два чорноморські порти: Одеса (Україна) Констанца (Румунія). В останній час було здійснено модернізацію потужностей із прийому пасажирів у портах Бургас (Болгарія), Сочі (Росія) та Батумі (Грузія), тому Чорноморський регіон може заявляти про себе як про круїзний напрям для суден масового сегменту. Конкурентні переваги Чорноморського регіону в розвитку в'їзного круїзного туризму також можуть забезпечуватися завдяки позиціонуванню портів на міжнародному круїзному ринку як нішових. Для обслуговування суден нішового сектору підходять 16 портів Чорного моря: Одеса, Євпаторія, Ялта, Севастополь, Феодосія, Керч (Україна), Бургас, Несебр, Варна (Болгарія), Констанца (Румунія), Новоросійськ, Сочі (Росія), Батумі (Грузія), Трабзон, Самсун, Синоп (Туреччина).

До конкурентних переваг Чорноморського регіону з позиції круїзного судноплавства належать:

- можливість відвідати протягом одного круїзу декілька країн;
- рівновіддаленість портів, що дає змогу здійснювати комфортабельні нічні переходи;
- розташування пасажирських портів у безпосередній близькості від центра міста у більшості портів Чорного моря;
- наявність на території міст відвідання значної кількості пам'яток архітектури та містобудування;
- розгалужена транспортна система;
- розвинена індустрія розваг та дозвілля;
- наявність облаштованих місць для пляжного відпочинку та рекреації туристів круїзних маршрутів.

Стримуючими факторами розвитку в'їзного круїзного туризму в регіоні є такі:

– географічне розташування, зокрема «нетранзитність» Чорного моря, що ставить чорноморський круїзний туризм у залежність від круїзного туризму Середземного моря з його чітко визначеною сезонністю: «піками» активності навесні та восени та майже повною відсутністю потоку туристів у червні та серпні;

– короткий сезон круїзного туризму, який триває сім місяців (квітень-серпень) унаслідок несприятливих погодних умов в осінньо-зимовий період (штормів, ожеледі);

– наявні обмеження для проходження суден через пролив Босфор, що дає змогу проходити суднам довжиною не більше 300 м.

До факторів, які могли б перетворити Чорноморський регіон в один із найбільш привабливих круїзних ареалів Європи, фахівці відносять будівництво нових причалів, здатних приймати лайнери довжиною до 300 м, і нових аеропортів. Той факт, що більшість одиниць пасажирського флоту країни нині базується в Одесі, визначає спрямованість маршрутів морських круїзів, наявних на ринку.

Особливо популярним традиційним морським круїзом навколо Європи був круїз (Одеса – Санкт - Петербург), що давав змогу за одну поїздку побачити практично всі головні країни Старого світу. У цій діяльності в подальшому можуть бути задіяні такі центри мореплавства України, як Одеса, Миколаїв, Херсон, Ізмаїл, Чорноморськ, Маріуполь та ін.

Морський туризм в Україні перебуває на стадії формування, не зважаючи на значний ресурсний потенціал. Негативно вплинула на стан розвитку морського туризму анексія Кримського півострову, тому що там знаходилося більшість портів, у яких доцільно розвивати круїзне судноплавство. Внаслідок цього круїзні лайнери компаній "Oceania Cruises", "Azamara", "Windstar Cruises", "Regent Seven Seas Cruises" у травні 2014 р. було скасовано.

Літній круїзний сезон 2016 р., в якому прогнозувалось в межах 20% зростання кількості суден, які мали зайти в порти, був надзвичайно «низьким» порівняно з аналогічними показниками минулих років.

Слід також відзначити, що неефективність функціонування морського круїзного туризму в Причорноморських регіонах України в найбільшою мірою визначається й тим, що в ньому не враховується така важлива його складова, як модернізація портової круїзної та туристичної інфраструктури, будівництво круїзного флоту. Морський круїзний туризм в нашій країні асоціюється тільки з іноземними морськими комфортабельними лайнерами, які здійснюють плавання між портами Україна або портами інших країн.

1.3 Круїзний туризм в контексті Морської доктрини України

Після розпаду СРСР Україна повністю лишилася круїзних лайнерів, а тому і можливості розвивати даний вид туристичної діяльності. В жодному нормативно-правовому документі України не визначені пріоритети, від яких залежить майбутнє та ефективність розвитку морського круїзного туризму, крім Морської доктрини України, а також регіональних програм розвитку туризму та курортів, наприклад в Програмі розвитку туристично-рекреаційної галузі Одеської області на 2011-2015 роки.

Вирішальну роль в розвитку міжнародних транспортних систем, модернізації українського торгового флоту, доданню нового формату економіки морегосподарського комплексу держави повинна зіграти Морська доктрина України.

Відповідно до Морської доктрини України на період до 2035 р., основними завданнями державної морської політики є підтримка і розвиток морегосподарської діяльності на технологічному, екологічному, соціальному рівні для забезпечення задоволення потреб українського суспільства, конкурентоспроможності на світовому ринку, повного використання геополітичного потенціалу держави [8]. Також серед задач – забезпечення у внутрішніх водах і територіальному морі України режиму судноплавства, яке відповідає міжнародному морському праву і міжнародним стандартам безпеки, підвищення рівня безпеки судноплавства на українських судах, ефективне

здійснення функцій морської адміністрації і інших функцій держави, які передбачені міжнародними договорами України в галузі судноплавства; сприяння розвитку всіх галузей економіки приморських регіонів держави і забезпечення пріоритетності розвитку морегосподарської діяльності. Здійснити це заплановано шляхом економічно доцільної і екологічно безпечної морегосподарської діяльності, пов'язаної з вивченням, розвідкою, здобиччю, використанням, збереженням і відтворенням природних ресурсів, забезпеченням їх невиснажливого використання; торговим судноплавством, портовою діяльністю, суднобудуванням і судноремонтом; забезпеченням розвитку морського туризму й ін.

Основною метою державної морської політики України в регіональному аспекті є створення умов для динамічного збалансованого соціально-економічного розвитку приморських регіонів, повне використання переваг їх розташування. Таким чином, реалізація визначених Морською доктриною пріоритетів розвитку, спонукало нас на проведення досліджень сучасного стану круїзного сектору торговельного судноплавства та перспектив його розвитку в приморських регіонах України. Звернемо увагу на прогнози фахівців щодо розвитку Європейського круїзного ринку. Причорноморський регіон України зараз отримує значно менше потенційно можливого доходу на фоні розвитку бізнесу морських подорожей, переживаючого стрімке зростання в Середземномор'ї. Результати проведеного нами аналізу показують, що є два можливі напрями в розвитку круїзного туризму в басейні Чорного моря. Перше – це відродження круїзного судноплавства, орієнтованого на внутрішній національний ринок причорноморських країн або ринок пострадянського простору. Друге – залучення в причорноморські порти України іноземних туристів і подальше просування чорноморського туристичного бренду на світовий круїзний ринок.

2. СУЧАСНИЙ СТАН ТА ПОТЕНЦІАЛ РОЗВИТКУ МОРСЬКОГО ТУРИЗМУ В УКРАЇНІ

2.1 Морський туризм в умовах пандемії Covid-19 та воєнного стану в Україні

Поширення Covid-19 негативно вплинуло на переважну більшість сфер світової економіки. Однією з перших катастрофічних наслідків її поширення зазнала сфера туризму. В нинішній час міжнародний туризм поступово відновлюється до докризового рівня та адаптується до специфічних умов провадження діяльності з пріоритетом медико-санітарних формальностей.

Туристична галузь є надзвичайно залежною від зовнішніх чинників та різних економічних факторів. Глобальні кліматичні зміни, екологічні катаклізми, військові та політичні конфлікти, зміна законодавства, епідемії, фінансова криза суттєво впливають на стан і розвиток туристично-рекреаційного комплексу, його інвестиційну атрактивність.

У 2020 році одним з основних чинників впливу на економічні процеси виявилось розповсюдження пандемії коронавірусу та закриття світових кордонів. Від початку пандемії круїзні лайнери стали одними з головних осередків поширення коронавірусу. Тому невеликі чартерні круїзні компанії почали скасовувати рейси на 2021 рік ще у липні 2020, проте згодом до них приєдналися більш великі гравці. Зокрема, американська круїзна компанія сегменту люкс Seabourn Cruise Line, що належить Carnival Corporation, скасувала майбутні рейси на трьох своїх суднах. Загалом щорічний ринок світової індустрії морських круїзів до кризи становив 120 млрд доларів. Він забезпечував роботою понад 1,2 млн осіб. Індустрія досі потерпає не лише через закриття кордонів і зупинку туризму – а й через фінансові та репутаційні втрати через численні судові позови. Ця галузь не є у списку пріоритетних на державну підтримку, адже круїзна бізнес-модель десятиліттями розвивалася поза державною регуляцією.

Круїзи, як і будь-які види відпочинку, сильно залежать від загального економічного зростання. Як дискреційна покупка, це одна з перших речей, яку споживач скорочує у важкі часи. Таким чином, галузь має тенденцію процвітати під час експансій, в той час як зростання сповільнюється або стає негативним в періоди рецесії.

У світі туристичну галузь вважають такою, що найбільше постраждала від карантинних заходів та від поширення інфекції. Так, щорічний потік туристів у світі, який оцінюють у 1,4 мільярда осіб, цього року, за оцінками експертів, зменшився в півтора рази, такі розрахунки наводить ООН.

Пандемія, спричинена Covid-19, скоротила число круїзів та споживачів круїзних послуг до 4,3 млн в 2020 р. Подібна ситуація і в Україні (рис.2.1).



Рис.2.1 Українці відпочивають на пляжі Одеси на тлі затонулого танкера.
2 липня 2020 року

Так у зв'язку з різким поширенням коронавірусу COVID-19 по всьому світу багато країн були змушені закрити кордони для в'їзду іноземних

громадян, а ряд круїзних компаній почали припиняти плавання. Сфера круїзів постраждала від спалаху коронавірусу більше за інших. Після того, як кілька судів було відправлено на карантин у зв'язку із зараженням персоналу і пасажирів на борту, акції круїзних компаній звалилися. Надійшли офіційні рекомендації глав держав літнім людям і людям з хронічними проблемами зі здоров'ям утриматися від подорожей на круїзних судах.

Симбіоз активних видів туризму і морського туризму особливо актуальний у пандемічний і післяпандемічний період, пов'язаний з коронавірусною інфекцією COVID-19. У такий складний період особливо актуальними для туристів стають відвідування відкритих та малолюдних місць, де можливо надати будь-які туристичні послуги. При цьому важливо обов'язково забезпечити протиепідеміологічні заходи безпеки для учасників водного туризму під час подорожі, та у закладах розміщення. Одним з найважливіших заходів для морського туризму в контексті коронавірусної кризи COVID-19 стала розробка санітарних протоколів та норм, які були необхідною передумовою для подальшого відновлення діяльності. Санітарні протоколи, або протоколи безпеки – це документи з чіткими покроковими інструкціями, що регулюють санітарні норми на об'єктах сільського туризму з метою убезпечення та мінімізації ризиків зараження як гостей, так і працівників. Всесвітньою туристичною організацією (UNWTO) розроблені протоколи безпеки для різних видів туризму і закладів розміщення та харчування, які рекомендовано дотримуватись під час пандемічного і післяпандемічного періодів

Сфера туризму поступово відновлюється після епідемії Covid-19. На початку літа 2022 року більшість країн скасували практично всі карантинні обмеження. Останньою в Європі стала Іспанія, яка зняла заборони для туристів лише у жовтні 2022 року. Після перерви майже у 2 роки в аеропортах знову спостерігався справжній хаос, а більшість популярних курортів виявились переповненими туристами.

Особливості подорожей після епідемії Covid-19

За даними Всесвітньої туристичної організації кількість міжнародних мандрівників у січні-липні 2022 року стала втричі більше, на 172%, у порівнянні з аналогічним періодом у 2021 році. У подорож відправились маже півмільйона туристів, 70% з яких відвідали країни Європи.

У 5-ку найпопулярніших туристичних напрямків увійшли Туреччина, зокрема Стамбул, Данія, Франція, Португалія та Чорногорія. Також активно відновлюється сфера туризму на Близькому Сході, у США та Австралії.

Після пандемії більшість туристів віддають перевагу відпочинку на березі моря, гірському туризму, а також сімейному відпочинку. Цікаво, що люди перестали відкладати подорож мрії. Відтепер мандрівники готові витратити більше грошей на відпустку.

Ризик, на який зараз варто звернути увагу – це ситуація в нашій країні. Експерти вважають, що у 2023 році відродження сфери туризму буде тривати, однак повне відновлення очікується лише до 2025 року. Відтепер перешкодами для подорожей стали війна в Україні, інфляція та збільшення вартості життя. Україна займала 12 сходинку у світі за кількістю виїзних подорожей, тому обмеження введені на території держави не дозволять ринку Європи повністю відновитись найближчим часом.

Один з бізнес-напрямків, який постраждав найбільше в Україні, — це туризм. З початку повномасштабної війни частина туристичних компаній закрилась, інші переорієнтували свою діяльність на волонтерство — використовували свої автобуси для евакуації біженців, залучали зв'язки, щоб організувати закупівлю гуманітарної допомоги з-за кордону.

Як у війну все ж таки потрапити на море. Якщо внутрішній туризм, хоч і намагається ожити, є дуже обмеженим, то з турами за кордон ситуація ще складніша. По-перше, через воєнний стан в Україні повністю закрито небо, а по-друге, більшість українців цікавлять поїздки за кордон з метою евакуації, а не відпочинку. Проте ринок відпочинкових турів за кордон теж починає відновлюватися.

Найпопулярнішими зараз залишаються евакуаційні рейси у Болгарію - ця країна забезпечує безкоштовне проживання в готелях для українців. Тому є запит на проїзд до Болгарії, який коштує близько 85-100 євро. Люди приїжджають туди, і там їх приймають на кілька тижнів, це зараз дуже популярно. Більш заможніші українці орендують житло на весь пляжний сезон. Дехто планує залишитися в Болгарії до закінчення війни, адже тут ціни на житло і харчування дешевші, ніж у більшості країн Європи. Поїхати автобусом на відпочинок до Болгарії, Чорногорії та Туреччини пропонують зі Львову, Києва та інших міст.

Також українців почали цікавити вильоти на море з сусідньої Польщі. Частина українських туристичних агенцій зараз співпрацює з популярним у дружній країні туроператором, який возить туристів у Болгарію, Туреччину, Чорногорію, Єгипет та інші курорти. Полетіти літаком на улюблені закордонні пляжі пропонують також з аеропортів Молдови і Прибалтики. Єдине, що дістатися до аеропорту вильоту цих країн українці мають самостійно. Найкращий варіант — це виліт з Польщі. Поляки дуже розуміють, що для відпочинку українців готелі мають бути такі, де немає росіян. Самі поляки теж питають за готелі, де немає росіян. І це дуже важливий момент, це питання №1 тепер для наших туристів.

До прикладу, відпочинок в Чорногорії в тризірковому готелі (8 ночей + 2 в дорозі) з виїздом з Києва, Житомира, Рівного, Львову, Стрия та Мукачєво коштуватиме, в середньому, від 13,500 до 24,500 тисяч гривень за двох.

2.2 Тенденції функціонування круїзного туризму в Чорноморському регіоні

Тенденції функціонування сучасного морського круїзного туризму в Україні свідчать про те, що він практично не розвивається. Державні регуляторні органи не надають суб'єктам господарювання відповідної підтримки, саме тому транспортно-туристичний потенціал країни залишається нереалізованим. Україна має всі передумови для розвитку різних видів

морського туризму, насамперед круїзного. Круїзне судноплавство виконує ряд найважливіших функцій ефективного використання приморського розміщення виробничого і рекреаційного потенціалу морегосподарського комплексу країни. Фахівці вважають, що Причорноморський регіон України володіє природно-кліматичними умовами сезонного розвитку круїзного судноплавства [4].

Головною особливістю сучасного ринку круїзного туризму є майже повна відсутність попиту українських туристів на внутрішні Чорноморські круїзи. До цього слід додати і відсутність програми розвитку транзитно-транспортної складової морського круїзного бізнесу. Після невдалих спроб відродити вітчизняний круїзний флот, українські туристи повністю переорієнтовувалися переважно на європейські круїзи, активно пропоновані світовими круїзними компаніями. 30 жовтня 2019 року вперше за багато років в Одеський морський порт зайшов круїзний лайнер "America". Він здійснював великий круїз по Середземному і Чорному морю, що почався 22 жовтня у французькій Ніцці. Лайнер на борту вмщував більше 800 пасажирів. Екіпаж судна складав 443 чоловіка.

Для розвитку в'їзного масового круїзного туризму необхідні наступні умови:

- наявність розвиненої портової інфраструктури, зокрема, пасажирського терміналу з денною пропускною спроможністю від 4000 осіб і вище; причальної лінії понад 600 м (або причалів, що дозволяють обслуговувати одночасно 2 судна довжиною 300 м); -майданчику для висадки пасажирів та паркування автобусів; - розвинена міська інфраструктура – якісні дороги, місця для паркування екскурсійного автотранспорту, комунальні мережі, інформаційні таблички англійською мовою; - туристична інфраструктура: пам'ятки архітектури, культурної спадщини, природи тощо, сучасний туристичний автотранспорт, кваліфікований персонал, туристична інформація іноземними мовами.

Нішовий сектор передбачає менші кількісні вимоги до означених видів інфраструктури у зв'язку з меншим розміром суден та кількістю пасажирів. Водночас вищі вимоги висуваються до якості сервісу та унікальності пам'яток. Крім того, організація в'їзного круїзного туризму передбачає наявність логістичного ланцюга «порт-готель-аеропорт», оскільки передбачає зміну пасажирів на базі порту. Вартість круїзу визначається величиною фрахту, рівнем комфортабельності судна, а також зборами за прохід каналів, експлуатаційними видатками, вартістю берегових послуг і податками. Крім цього на ціну круїзу впливають інші фактори: тривалість круїзу, сезон, розміщення і розмір кают, тип корабля. Ціни на круїз прямо пропорційно залежать від сезону. Найвищі ціни спостерігаються в період «високого» сезону і найнижчі ціни – відповідно в період «низького» сезону.

Наприклад, за 15 років існування круїзної лінії від Пасау (Німеччина) до української частини дельти Дунаю в порти Ізмаїл та Вілково було здійснено 597 суднозаходів круїзних суден Українського Дунайського пароплавства, іноземних фрахтувальників та судовласників. 76933 туристів взяли участь у берегових та водних екскурсійних програмах, включаючи відвідання Дунайського біосферного заповідника з виходом до Чорного моря та нульового кілометра, піших екскурсій по Вілкову та автобусних – по Ізмаїлу. За цей період отримано 1 257 380 євро доходів.

Протягом останніх років неодноразово здійснювалися спроби відродження чорноморських круїзів національними операторами (зокрема круїз Одеса-Ялта-Сочі-Стамбул-Одеса, організований СК «Укрферрі»), проте означені спроби не мали розвитку внаслідок наступних обставин:

- відсутність митно-прикордонних нормативних актів про перетинання державних кордонів чорноморських країн круїзними туристами;
- обмеженість туристичного ринку;
- неконкурентоспроможні ціни та сервіс порівняно з іноземними компаніями.

Серед позитивних тенденцій розвитку круїзного туризму слід відзначити організацію з 2008 р. кругових круїзів по Чорному та Середземному морям

круїзів компанією «MSC» зі зміною пасажирів на базі Одеського морського торговельного порту.

Ще в лютому 2012 р. був підписаний протокол про наміри з однією з провідних круїзних компаній Royal Caribbean International щодо створення в портах Ялта та Севастополь двох круїзних терміналів. Разом з тим, розвиток круїзної індустрії в Чорноморському регіоні, і, зокрема, в приморських регіонах України стримується через низку факторів:

- відсутність державної політики у галузі круїзної індустрії; - недостатність кооперації між країнами чорноморського регіону, зокрема відсутність єдиних правил щодо пасажирського мореплавства у чорноморському регіоні; - відсутність співробітництва органів державної влади та місцевого самоврядування з комерційними структурами у просуванні туристичного продукту регіону; - недостатня розвиненість портової та туристичної інфраструктури в більшості чорноморських портів, необхідної для прийому великих круїзних суден (у т.ч. недостатня довжина причальної лінії, відсутність місць для паркування туристичних автобусів тощо). Зокрема, для розвитку в'їзного круїзного туризму причорноморських регіонів, потрібні сучасні міжнародні аеропорти, які б дали можливість портам Одеса та Ялта стати базовими для туристів з інших країн. Щодо України, то сьогодні круїзні послуги знаходяться на стадії становлення, оскільки тут залишилися ще пережитки минулого.

2.3 Сучасний стан реалізації морського круїзного потенціалу міста Одеси

Лідером по заходах кораблів була і є Одеса (рис.2.2). Але, якщо у 2013 році в порт Одеса зайшли 816 кораблів, то у 2014 році в Одеський порт зайшли 35 суден під прапором іншої держави з 150 запланованих. Якщо у часи колишнього СРСР до українських портів приїздило 3 млн. туристів щорічно, то у 2014 році відвідало Україну лише 10 тис., а Одесу – 122,6 тис. осіб.



Рис.2.2 Лідером по заходах кораблів була і є Одеса

Лідером по заходах пасажирських кораблів у 2013 році був Севастополь. Сьогодні статистика відсутня і кримські порти знаходяться на проблемній території, до якої з часу її окупації Російською Федерацією заборонено вхід кораблів як під прапором України, так і під прапором інших країн, крім РФ та деяких її політичних та економічних союзників.

Для такого портового міста, як Одеса, круїзний туризм — найбільш перспективний курс розвитку. У Південної Пальми є все, що потрібно туристам і на що звертають увагу міжнародні круїзні компанії: багата історико-культурна спадщина, сучасний пасажирський термінал, глибоководні причали для швартування круїзних лайнерів, розвинена готельно-ресторанна мережа, велика розважальна індустрія і міська інфраструктура, включаючи аеропорт.

Пасажирський комплекс Одеського порту розташований у самому центрі Одеси, поруч з основними визначними пам'ятками міста: Потьомкінськими сходами та пам'ятником герцогу Дюку де Ришельє, першому градоначальнику Одеси, Дерibasівською вулицею і Театром опери та балету. Нині пасажирський

комплекс здатний одночасно приймати п'ять теплоходів на причалах загальною довжиною 1 370 м. Глибина порту поблизу причалів варіюється від 9,5 до 11,5 м. Фарватер і портові споруди дають змогу приймати теплоходи довжиною до 300 м.

Протягом багатьох років адміністрація Одеського порту вела цілеспрямовану роботу з розвитку круїзного напрямку і домоглася на цьому терені видимих результатів: до 2014 року спостерігався щорічний ріст кількості круїзних суднозаходів в Одеський порт, досягнувши в 2013 році рекордного показника — 106 заходів круїзних лайнерів.

Однак, починаючи з 2014 року, з причин, пов'язаних з геополітичною ситуацією в Україні, а також з несприятливими подіями в Туреччині, круїзна індустрія в Чорноморському регіоні і в м. Одеса зокрема, піддалася різкого погіршення, що виражено в негативній динаміці кількості круїзних суднозаходів в Одеський порт.

Так, в 2018 році ця позначка досягла нуля. Замість популярного серед круїзних туристів Чорноморського регіону, білі пароплави стали віддавати перевагу портам Західного і Східного Середземномор'я. Починаючи з 2018 року, для відновлення діяльності міжнародних круїзних компаній у чорноморському регіоні та м. Одеса, адміністрацією Одеського порту проводяться такі заходи: - з 2008 року є постійним членом асоціації круїзних портів Середземного та прилеглих морів «Med Cruise». Це найбільша у світі асоціація портів, судноплавних компаній, туроператорів та інших структур, що працюють в індустрії круїзного туризму; - в рамках участі в міжнародній асоціації круїзних портів Середземного та прилеглих морів «Med Cruise» створена Чорноморська робоча група з представників чорноморських портів: Одеса, Констанца, Бургас та Варна та проведення засідань на регулярній основі; - участь в міжнародних світових виставках «Seatrade», проведення спільної презентації портів Чорноморського регіону в рамках «Seatrade Cruise Global» (світова

туристична виставка — конференція, проходить кожного року в м. Маямі, США); - участь в Генеральних Асамблеях асоціації круїзних портів «Med Cruise», проведення двосторонніх ділових зустрічей з представниками круїзних ліній та міжнародної преси; - співпраця з представниками міської ради та місцевими туроператорами у напрямку розвитку туризму та покращення туристичної інфраструктури міст та рівня туристичного обслуговування.

Внаслідок активної роботи вдалося досягнути перших результатів після майже трирічної перерви у вигляді поступово зростаючої динаміки показників заявок круїзних суднозаходів в Одеський порт на наступні роки.

Найбільше судно, яке заходило в акваторію Одеського порту, – це судно норвезької компанії Norwegian Cruise Line під назвою NORWEGIAN JADE під прапором Багамів, яке має довжину 294,13 м, а ширину – 32 м. Це був одноденний візит 2 тис. пасажирів.

Одеський морський торговельний порт надає послуги з бункерування пасажирських суден, забезпечуючи їх паливом високого очищення. Питна вода, що подається на судна, береться з артезіанських свердловин, що гарантує її чистоту. У будівлі морського вокзалу розташовані ресторани, офіси туристичних агентств, банків, пошти та інші установи. За офіційними даними Державної служби статистики України, в Одеський порт у середньому заходило 65–70 лайнерів на рік. Однак через політичну та економічну кризу та війну в Україні в останні роки стрімко скоротилися суднозаходи в Одеський порт. Окремі круїзні компанії пропонують заходи до Стамбула, відвідують Трабзон і не пересуваються далі до інших портів Чорного моря, деякі з них переорієнтували суднозаходи з Одеси, Ялти, Сочі до Варни і Батумі.

Так, у 2016 р. до Одеського пасажирського терміналу було здійснено п'ять суднозаходів, що є історичним мінімумом і навіть нижче рівня кризового 1997 р.

Максимальне значення круїзних суднозаходів до Одеського порту було зафіксоване в 2013 р. – 125 одиниць (106 морських і 19 річкових). У 2014 р.

порівняно з 2013 р. кількість суднозаходів круїзних суден в Одеський порт знизилася на 73,6%, у 2015 та 2016 рр. падіння продовжилося. У сезоні 2016 р. Одеський порт прийняв тільки п'ять круїзних лайнерів. Обслуговано майже 1 230 пасажирів [8]. На жаль, збільшення кількості заходів круїзних суден до міста Одеси й досі не відбувається. Так, війна в Сирії, неспокійна обстановка на Близькому Сході, теракти і вибухи в Стамбулі стали причиною того, що кілька великих круїзних компаній, такі як Crystal Cruises, MSC Cruises, Norwegian Cruise Line, Oceania Cruises і Regent Seven Seas Cruises відмовилися від заходів у Чорноморський регіон. Серед основних проблем, які стримують розвиток круїзного судноплавства в Одеському регіоні, більшість дослідників відзначають відсутність пасажирського флоту. У 2018 році портами області (Одеса, Чорноморськ, Усть-Дунайськ, Ізмаїл) перевезено 369 410 пасажирів, з них внутрішні перевезення 318 320, іноземні – 51 090. 30 жовтня 2019 року вперше за багато років в Одеський морський порт зайшов круїзний лайнер "Амера". Він здійснював великий круїз по Середземному і Чорному морю, що почався 22 жовтня у французькій Ніцці. Лайнер на борту вміщує більше 800 пасажирів. Екіпаж судна складав 443 чоловіка. Динаміка суднозаходів круїзних суден в Одеський порт за період 2010–2022 рр.(рис.2.3).

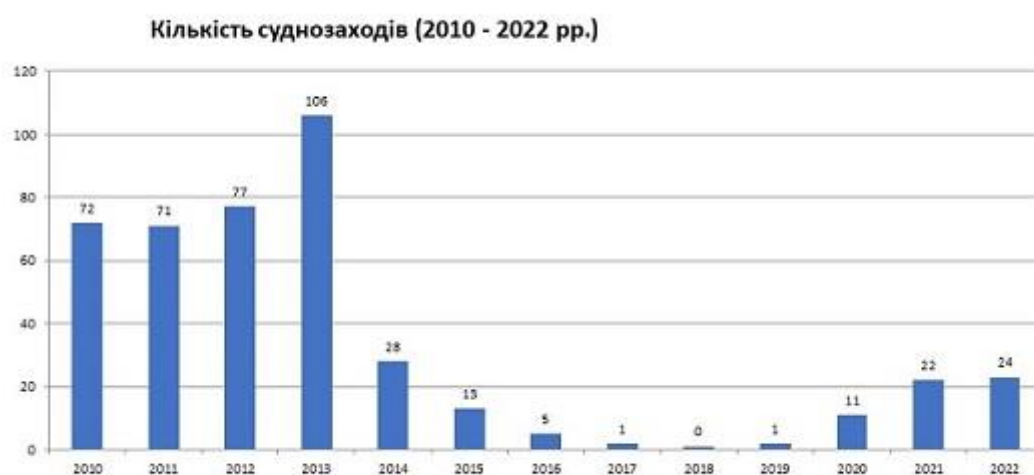


Рис. 2.3. Динаміка суднозаходів круїзних суден в Одеський порт за період 2010–2022 рр.

Розвиток туризму в Україні у цілому та в Одеському регіоні зокрема визначається низкою програмних документів, серед яких найголовнішими є «Програма розвитку туризму та курортів в Одеській області на 2017–2020 роки», «Програма розвитку туризму в м. Одесі на 2016–2020 роки»; «Регіональна програма розвитку водного господарства Одеської області на період до 2021 року». Однак, незважаючи на зацікавленість владних структур щодо розвитку туризму в Одеському регіоні, у даній сфері діяльності є численні проблеми.

В 2019 році була отримана престижна міжнародна нагорода Mare Nostrum MedCruise Awards 2019 за значний внесок Одеського порту у розвиток круїзної індустрії в країнах Середземноморського басейну, як «найкращий порт Чорноморського регіону».

А в 2020 року отримана міжнародна нагорода Mare Nostrum MedCruise Awards 2020 як «Порт чорноморського регіону, який демонструє активну і цілеспрямовану діяльність в період пандемії».

У зв'язку з оголошенням МОЗ всесвітньої пандемії через розповсюдження COVID-19, всі круїзні лінії були змушені тимчасово припинити круїзні операції, у зв'язку з чим не було реалізовано жодного із запланованих суднозаходів круїзних суден в Одеський порт в 2020 році.

Слід зазначити, що в складний для всієї світової круїзної індустрії час, адміністрація Одеського порту до війни не припиняла активну роботу, спрямовану на відродження круїзного судноплавства в регіоні та місті зокрема:

- Одеський порт – член Експертного комітету «Post Covid Commiteeof Experts» в рамках асоціації «Med Cruise», метою якого є відстеження та аналіз епідеміологічної ситуації в світових круїзних портах та розробка стратегії відродження круїзних перевезень, зупинених пандемічною кризою; - участь в онлайн конференціях та міжнародних виставках «Seatrade» з метою зміцнення існуючих контактів з представниками світового круїзного сполучення та продовження співпраці; - розробка регламенту епідеміологічної безпеки під час обслуговування круїзних суден в Одеському порту.

3. ПРОБЛЕМИ ТА ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ МОРСЬКОГО ТУРИЗМУ В УКРАЇНІ

3.1 Морський круїзний туризм в Чорноморському регіоні: проблеми та перспективи

На сьогоднішній день, розвиток морського круїзного туризму в Україні призупинений повністю за рахунок багатьох факторів. В умовах військово-політичного конфлікту в Україні сьогодні жодна круїзна лінія не пропустить свої лайнери в будь-який український морський порт. Те саме можливо й у повоєнний час. Наразі в Україні є проблемна одиниця територіального управління – Крим, до складу якого входять потужні порти – Ялта, Севастополь, Феодосія, Керч тощо, які не підпорядковані українському уряду, а тому – не можуть вважатися об'єктами круїзного туризму. Тому з 20 грудня 2014 року компаніям ЄС заборонено надавати послуги, безпосередньо пов'язані з туристичною діяльністю в Криму та Севастополі. Суднам, які пропонують круїзні послуги, заборонено заходити в порти Севастополя, Керчі, Ялти, Феодосії, Євпаторії, Чорноморська і т.д.

Так, у 2016 р. до Одеського пасажирського терміналу було здійснено всього п'ять суднозаходів, що є історичним мінімумом і навіть нижче рівня кризового 1997 р. Серед основних проблем, які стримують розвиток круїзного судноплавства в Одеському регіоні, більшість дослідників відзначають відсутність пасажирського флоту. Хоча значний рекреаційний, туристично-географічний потенціал міста приваблює туристів, кількість круїзів і обслугованих туристів не дають шансів оголосити місто Одесу центром круїзного туризму в Україні.

Наступна проблема – відсутність або низький рівень кваліфікації та освіти обслуговуючого персоналу внутрішнього туризму, мовний бар'єр для розвитку міжнародних поїздок. Насторожують туристів також високі ставки оплати за обслуговування в туристичний сезон. В Україні частково відсутні стандартні кваліфікаційні вимоги до персонала, які використовуються в світовій практиці.

Складна політична ситуація, бойові дії не тільки на сході нашої держави, а також високий рівень злочинності, особливо в деяких туристичних частинах країни також зменшили туристичну привабливість України. Ще однією перешкодою для розвитку морського туризму є численні екологічні проблеми та катаклізми. Туристів відштовхує велика кількість сміття на берегах та водоймах України. Підрив Каховської ГЕС активізуються процеси евтрофікації та «цвітіння» водосховищ, що не сприяє водному туризму. Відповідні органи комунальних підприємств у містах здійснюють стоки недостатньо очищених стічних вод у річки України.

Сучасний екологічний стан нашої держави також серйозно загрожує процвітанню морського круїзного туризму. Пандемія COVID-19 тощо. Ще однією негативною рисою морського туризму України є яскраво виражена сезонність. Більша частина туристичних об'єктів не готова належним чином приймати туристів у міжсезоння на відміну від зарубіжної туристичної інфраструктури. Сезонне працевлаштування обслуговуючого персоналу призводить до низької якості послуг, що теж гальмує розвиток морського туризму та знижує рівень використання туристичного потенціалу України.

Тенденції функціонування сучасного морського круїзного туризму в Україні свідчать про те, що він практично не розвивається. Державні регуляторні органи не надають суб'єктам господарювання відповідної підтримки, саме тому транспортно-туристичний потенціал країни залишається нереалізованим.

Ще однією причиною, через яку в Україні круїзний туризм не розповсюджений є низький рівень життя.

З урахуванням комфортабельності суден і рівня сервісу ціни на круїзи українських компаній повинні бути нижчими за ціни іноземних круїзних операторів, які освоюють вищий ціновий сегмент. Наприклад, компанія "Silversea" пропонує на лайнері "Silver Wind" одинадцятиденний круїз вартістю від 2897 євро, а компанія "Celestyal Cruises" відродила восьмиденний чорноморський круїз вартістю від 644 євро. Компанія "Oceania Cruises"

пропонує круїзи по Чорному морю вартістю від 2429 євро. Середня вартість круїзів по Чорному морю представлена у (табл. 3.1).

Таблиця 3.1

Середня вартість круїзів по Чорному морю

Назва судна	Країна організатор	Маршрут	Кількість днів	Середня вартість круїзу, євро
"Celestyal Cruises"	Туреччина	Стамбул – Одеса – Стамбул	8	644
«Укрферрі»	Україна	Чорноморськ – Поті	2	200
"Stena SeaLine"	Швеція	Одеса – Стамбул	1,5	250

У напрямку розвитку морських пасажирських перевезень, обслуговування круїзних лайнерів необхідним є розвиток конкурентних переваг таких портів, як Одеський морський порт, Білгород - Дністровський, Чорноморський морський порт та морський порт «Південний». На основі даних "MedCruise", у Чорному морі найбільша частка суднозаходів круїзних лайнерів припадає на ДП «ОМТП» (табл. 3.2). Це обумовлює реалізацію стратегії спеціалізації морських портів України відповідно до наявних у них ресурсів. Об'єднання ресурсів з іншими морськими портами України дозволить сформувати привабливий туристичний продукт для споживачів з іноземних країн.

Таблиця 3.2

Кількість суднозаходів круїзних лайнерів у Чорному морі

Назва міста	Кількість круїзних суднозаходів, од.
Одеса	132
Констанца	58
Севастопіль	42
Синоп	8

У «Стратегії соціально-економічного розвитку м. Одеси до 2020 р.» підкреслено, що першочерговим завданням є ефективне використання транспортно-транзитного потенціалу міста. Втім, на практиці більшість із окреслених цілей не було досягнуто. Також в Одеському регіоні розроблено «Програму розвитку морського портового господарства». Метою Програми є досягнення на період до 2020 р. високого рівня розвитку морського портового господарства Одеського регіону. Круїзні перевезення перебувають у сфері регулювання Постійної комісії з питань морегосподарського комплексу.

Таким чином, показники розвитку круїзного туризму в Україні у цілому й у місті Одесі зокрема в останні роки значно знизилися. Незважаючи на значний рекреаційно-туристичний та географічний потенціал міста, привабливість для круїзних туристів, кількість судозаходів у порт Одеса та кількість обслугованих туристів не дають можливість заявляти про місто як про центр круїзного туризму в Україні. Досвід формування круїзного судноплавства у Туреччині, Греції, країнах Балтії показує, що для ефективного розвитку круїзних портів, підвищення їх конкурентоспроможності на світовому ринку круїзних перевезень необхідно впроваджувати сучасні методи взаємодії всіх суб'єктів ринку, органів влади, міжнародних організацій. В умовах міжнародної інтеграції туристичної діяльності для подальшого розвитку круїзного туризму в Україні державним та місцевим органам влади необхідно ініціювати співпрацю з вітчизняними та міжнародними туристичними операторами, адміністрацією морських портів та всіма зацікавленими сторонами, що й є перспективним напрямом проведення подальших досліджень у цій сфері.

Основними загрозами для розвитку круїзного бізнесу в Україні виступають: - подальше зниження попиту на круїзи через зниження рівня доходів населення; - посилення конкуренції з боку успішних круїзних ліній, які можуть використовувати судна більшої пасажиромісткості; - політичні

проблеми та проблеми безпеки в Чорноморському басейні; - економічний спад, військові дії в країні, це все призводить до зниження інвестицій.

Таким чином, державним органам, портам і підприємцям круїзного бізнесу необхідно зробити значні зусилля для просування Причорноморського туристичного регіону України на європейському ринку круїзного туризму. Розвиток круїзного судноплавства в умовах міжнародної інтеграції сприятиме розвитку суміжних галузей регіональної економіки (готельний бізнес, громадське харчування, транспорт, суднобудування, судноремонт тощо). Це сприяє залученню інвестицій, створює мультиплікативний ефект розвитку регіональної економіки, а отже – сприяє створенню нових робочих місць.

Ще слід зазначити, що Одеський порт є портом відправлення, що працював за маршрутом Одеса – Пірей – Сорренто – Генуя – Чівітавекк'я – Стамбул – Одеса. Більше того, існують плани організації паломницьких круїзів із заходом в порти України, Греції, Ізраїлю та Єгипту. Дрібні судноплавні або туристичні компанії, що організують круїзи на одному-двох невеликих орендованих судах, як правило, технічно застарілих, не мають жодних конкурентних переваг порівняно з потужними іноземними круїзними операторами. Це свідчить про відсутність можливості успішно конкурувати за важливим критерієм «ціна круїзу/якість обслуговування». Наприклад, на судні «Принцеса Олена», яке здійснював кругові рейси на лінії Одеса – Стамбул – Одеса, вартість поїздки становила

755 дол. США на одну особу за двомісного розміщення в каюті зі зручностями на шестиденний рейс (при цьому з шести днів три дні судно стоїть у Стамбулі). Такий рівень цін є співвідносним із вартістю європейських круїзів ліній першого класу, таких як MSC Cruises, за значно вищого класу обслуговування.

Зважаючи на рівень комфортабельності суден і якості сервісу, ціни на круїзи українських операторів повинні бути нижче, ніж у іноземних. Проте досягти цього на практиці досить важко з урахуванням того, що іноземні круїзні компанії використовують комфортабельні лайнери із сучасною

туристичною інфраструктурою і мають позитивно зарекомендовані бренди на ринку послуг. Необхідно враховувати і той факт, що нині все більша кількість морських туристів бронює круїзи, оминаючи українських посередників, через американських та інших агентів за мінімальними цінами, зі знижками у вигляді on-board credit та іншими видами бонусів.

Ще однією важливою причиною низької кількості суднозаходів до Одеського порту є високі портові збори. Окрім вищевикладених проблем, існують технічні обмеження для прийому круїзних суден у Одеському порту. Прийом великих круїзних теплоходів в Одеському порту обмежений пропускною спроможністю протоки Босфор, унаслідок чого найбільшу частку суднозаходів становлять транзитні круїзні суди пасажиромісткістю до 500 осіб, тоді як у всьому світі середня пасажиромісткість круїзного судна становить 3 тис. осіб; окрім того, в останньому десятилітті яскраво позначилася тенденція до переважання лайнерів більшого тоннажу і пасажиромісткості (до 7 тис. осіб) із максимально широким асортиментом послуг на борту.

Результати проведеного дослідження наочно ілюструють, що поки наявний соціально-економічний, географічний, культурно-історичний, потенціал міста Одеси залишається майже не задіяним для залучення круїзних туристів. Сучасна нестабільна геополітична ситуація, неврегульованість багатьох організаційно-економічних питань функціонування пасажирського флоту в Україні, незадовільне та іноді застаріле технічне оснащення портів не сприяють активізації розвитку круїзного туризму в Україні у цілому та в місті Одесі зокрема. А це означає, що бюджети всіх рівнів не отримують додаткові надходження від прийому туристів, не створюються робочі місця в портових містах. Однак відомо, що круїзний туризм приносить значні доходи морським країнам. За експертними оцінками, кожен іноземний турист у базовому порту витрачає суму, еквівалентну 100 євро, а в інших портах заходу круїзного судна – як мінімум 50 євро, тому і держави, й окремі портові міста, й туристичні оператори зацікавлені в розвитку круїзного туризму та консолідованими зусиллями створюють сприятливі умови для розвитку цієї діяльності.

Для розвитку круїзного судноплавства в Одеському регіоні необхідно: — сприяти підвищенню конкурентоспроможності морських портів Одеської області на світовому ринку круїзних перевезень;— удосконалити сайт Одеського морського порту та розробити його на різних мовах; — активно використовувати Інтернет-ресурс та соціальні мережі, для відображення інформації, яка безпосередньо стосується круїзного туризму; — відновити будівництво морських портів в Одеському регіоні;— створити окремий комітет в Одеській області, який буде займатись питаннями морського туризму; — налагодити механізм обміну досвідом у сфері морського туризму з іншими країнами світу.

Поступовий ріст можна пов'язати з наступними причинами:

1. Спрощення візового режиму для громадян України до країн ЄС.
2. Зміна менталітету українського споживача на європейський манер.
3. Орієнтація на туристів країн колишнього СРСР - Молдови, Республіки Білорусь, країн Закавказзя.
4. Просування бренду України як потужної морської країни для розвитку міжнародного круїзного туризму.
5. Підвищення транзитного рейтингу України на світовому ринку перевезень. Станом на 2014 рік Україна мала транзитний рейтинг 3,11 бали, що вище у порівнянні з сусідами - Польщею, Болгарією, рейтинг яких складає 2,72 бали.
6. Удосконалення портової інфраструктури, покращення привабливості українських портів.
7. Купівля вторинного флоту, вартість якого складає від 50 до 200 млн. євро за одиницю [6], фрахт іноземних засобів транспортування, чи купівля нових засобів пересування по воді. Так, наприклад, Херсонська міська рада придбала на початку 2015 р. новий прогулянковий катер, вартість якого 3,8 млн. грн., призначений для регулярних перевезень Дніпром жителів до дач.
8. Знаходження для суднобудівних заводів Миколаєва якісних інвесторів та

будівництво нових транспортних засобів, в першу чергу - малих кораблів, яхт, річкових кораблів і ін.

9. Перезавантаження туристичного кластеру «Малими містами Півдня України», створення нового потужного туристичного кластеру, кластероутворюючим центром якого буде місто Одеса.

10. Ефективне впливання України в Асоціацію круїзних портів Середземного, Егейського та Чорного морів [7] та функціонування міждержавної компанії «CruiseBlackSea».

11. Продовження функціонування спільно з Польщею концепції транспортного коридору Гданьск - Одеса, який має розвиватися у формі сполучення між портами України, Грузії, Азербайджану, Туркменістану.

12. Ефективне маркетингове дослідження із залученням науковців-фахівців в галузі туризму, економіки, маркетингу та менеджменту.

13. Взагалі невідомим та «закритим» для українського та зарубіжного туриста залишається варіація круїзного туризму, метою якого є знайомство та відвідування підприємств «закритого» типу - суднобудівних та судноремонтних заводів, підприємств стратегічного призначення - АЕС, машинобудівних заводів, хімічних і т. п. Цей фактор також може вплинути на зростання попиту на морські круїзи. Але для цього, на нашу думку слід перенести центр воєнного флоту України з Одеси до Миколаєва, таким чином створюючи моральну небезпеку для іноземних відвідувачів.

14. Створення нових форм господарювання на місцевому рівні. Наприклад, в Миколаєві розглядається питання щодо створення комунального пароплавства. Суть проекту в тому, що 99% акцій будуть у приватних осіб, а 1% - у власності міста. Місцева влада знаходить інвесторів, надає на довготривалий період можливість користуватися будівлями портів, причалами та узбережжям річок Інгулу та Південного Бугу, частиною Дніпро-Бузького лиману з метою отримання власного прибутку за рахунок організації водних перевезень, а місто буде отримувати у пільговий час (наприклад, з 14.00 до 16.00) можливість користуватися засобами пересування для пільгових категорій населення -

пенсіонерів, громадян міста для перевезення їх до дачних територій, загальноміських свят і т.п. [5].

3.2 Перспективні напрямки і шляхи удосконалення морського туризму в регіонах України

Розвиток морського туризму є важливою складовою блакитної економіки та її здатності допомогти досягти Цілей сталого розвитку (ЦСР). Це стосується не лише збереження та раціональне використання морів і морських ресурсів, а й ролі блакитної економіки в досягненні інших ЦСР. За даними Всесвітньої туристичної організації ООН, круїзний сектор забезпечує 1,2 мільйона робочих місць і щороку приносить у світову економіку 150 мільярдів доларів США.

Незважаючи на пандемію COVID-19 і повільні темпи відновлення, прибережний і морський туризм залишається одним із секторів світової економіки, що найшвидше розвивається. Для малих острівних держав, що розвиваються (SIDS), туризм, включаючи круїзний туризм, є головною рушійною силою економічного зростання та створення робочих місць, основним засобом заробітку іноземної валюти та має вирішальне значення для забезпечення економічної стійкості.

Аналізуючи дану інформацію, слід зауважити, що в Україні як морської держави є декілька варіантів майбутнього розвитку морського круїзного туризму:

1. Повне знищення за рахунок багатьох об'єктивних та суб'єктивних факторів.
2. Поступовий розвиток та оновлення морського круїзного транспорту за рахунок зростаючих потреб туристів.
3. Стрімкий розвиток морських туристичних круїзів.

Розглянемо детальніше кожен з варіантів та визначимо найбільш ефективний, враховуючи, що за даними головним споживачем туризму в Україні є власний споживач, на якого в 2014 році приходилося більше 70%

проданих в Україні турів. Першим варіантом майбутнього розвитку морських туристичних круїзів є повне припинення його розвитку та переорієнтація на інші види туристичних подорожей, які є більш цікавими, економічного обґрунтованими для туриста. В період воєнно-політичного конфлікту, який сьогодні відбувається в Україні, жодна круїзна компанія не дозволить заходити в морські порти своїм лайнерам. Така ж ситуація можлива і в період післявоєнного періоду.

Україна на сьогоднішній час має проблемну територіально-адміністративну одиницю – Крим, в межах якої знаходяться потужні порти – Ялта, Севастополь, Феодосія, Керч та інші, які не підпорядковуються українській владі, а значить – не можуть розглядатися як об'єкти круїзного туризму. Так, з 20 грудня 2014 року ЄС заборонив компаніям країн ЄС надавати послуги, які напряму пов'язані з туристичною діяльністю в Криму та Севастополі. Суднам, які здійснюють круїзні послуги, заборонено заходити в порти Севастополя, Керчі, Ялти, Феодосії, Євпаторії тощо. Також проблемною територією є Донецька та Луганська області, які межують з Російською Федерацією, країною, що надавала певний відсоток туристів, які користувалися попитом на морські туристичні перевезення через українські порти. Сьогодні ця група туристів майже відмовилася від послуг української влади з вищезазначених причин – боязнь існування воєнного конфлікту, невизначеність формальностей щодо перетинання державного кордону, майже відсутність захисту особистості державними органами влади, відмова деяких круїзних компаній обслуговувати громадян з російським паспортом, включати до тур груп російських туристів.

Реальним фактором, який може призвести до повного знищення круїзного туризму в Україні може стати погіршення економічної ситуації в Україні і як наслідок – зубожіння населення і зменшення попиту населення на відпочинок.

Ще одним безперечним фактором знищення круїзного туризму в Україні є політика основних круїзних компаній світу щодо зниження цін на круїзні тури

для українських туристів та тих туристів, які в минулому користувалися пропозицією морських перевізників. Але головною проблемою, яка може призвести до повного знищення круїзного туризму – це недосконалість державного регулювання цим видом діяльності. Жоден нормативно-правовий документ в галузі туризму не регламентує діяльність круїзного туризму як перспективну сферу господарювання, а визначає її як немасовий та рідкісний за попитом вид туризму, з чим не погоджуються деякі вчені.

Третій варіант можливого розвитку круїзного туризму в Україні, що передбачає дуже стрімкий розвиток є наступне:

1. Визначення українським урядом круїзного туризму як перспективного напрямку туристичної діяльності країни. Глибоке та ефективне переосмислення Морської доктрини України на період до 2035 р. [8] та Державної цільової програми розвитку туризму та курортів на період до 2022 року [1].

2. Включення портів Одеса, Миколаїв, Херсон та інших до Асоціації MedGruise, до складу якої входять головні порти Чорного моря під єдиним брендом CruiseBlackSea.

3. Пріоритетним поряд з морськими круїзами слід вважати круїзи типу «річка-море» із заходом до Дніпро-Бузького лиману.

4. Створення державного туристичного кластеру.

Аналізуючи всі варіанти майбутнього розвитку морського круїзного туризму в Україні, вважаємо, що найбільш перспективним є варіант поступового розвитку. Обов'язковою умовою є інтеграція українського Причорномор'я до складу Середземноморсько - Чорноморського туристичного регіону світу, а не виокремлення його як окремого туррегіону світу та прийняття важливих нормативно-правових документів з питань функціонування морських круїзів.

ВИСНОВОК

Розвиток круїзного туризму має синергетичний ефект для розвитку місцевої економіки: - залучення до обслуговування транзитних заходів круїзних суден портів, агентських компаній, туроператорів, автотранспортних підприємств, підприємств громадського харчування, установ культури. При обслуговуванні базових стоянок судна (зі зміною пасажирів), крім перерахованих підприємств, задіяні також аеропорти та готельний сектор; - збільшення надходжень до бюджетів всіх рівнів, в першу чергу, місцевого бюджету; Довідково: За оцінками експертів, кожний круїзний турист під час транзитного заходу судна у порт («суднозаходу») в середньому за 10 годин стоянки витрачає в місті перебування від 50 до 100 євро. Під час заходження до порту одного круїзного судна типу Panamax, місто одночасно відвідує від 2000 туристів. Сума, що витрачається одним туристом у базовому порту (у місті та під час екскурсій), досягає 600 євро за 2 - 3 дні. - створення нових робочих місць у сферах, задіяних для обслуговування круїзного судноплавства (у т.ч. у сфері туризму, транспортних перевезень тощо); - надання стимулу для подальшого розвитку туристичної інфраструктури в місті з метою збільшення економічного ефекту; - стимулювання розвитку суміжних галузей, включаючи суднобудування та судноремонт; - рекламування туристичних можливостей регіону (країни в цілому); - розширення можливостей для міжнародного співробітництва. Так, якщо у сфері перевалки вантажів чорноморські порти різних країн є конкурентами, то у круїзному секторі ці порти є союзниками, оскільки кожне з портових міст 83 має унікальні пам'ятки (історичні, культурні, туристичні), відмінні одна від одної. Тільки об'єднавшись, чорноморські порти можуть надати круїзним туристам унікальний туристичний продукт та високу якість наданих послуг; - залучення інвестицій у розвиток транспортної та туристичної інфраструктури.

З огляду на проблеми, які мають бути розв'язані на сучасному етапі реалізації Морської доктрини України, державним органам управління, портам і підприємцям круїзного бізнесу необхідно забезпечити умови і шляхи щодо просування Причорноморського туристичного регіону на європейському ринку круїзного туризму. В умовах міжнародної інтеграції туристичного бізнесу необхідно враховувати підвищення ролі держави в становленні круїзного ринку для соціально-економічного розвитку всього Причорноморського регіону. Його розвиток, з одного боку, відображає туристичний імідж українських морських міст, якість життя громадян, а з іншого – формує сферу зайнятості і створення нових робочих місць. Державним органам влади слід звернути увагу на високий ступінь економічного розвитку круїзного судноплавства в світі. У зв'язку з тим, що його світовий потенціал зростає, головним завданням регіональних органів влади і бізнесу стає вибір сценарію відродження повномасштабного туристичного і транспортно-морського комплексу України. У той же час, світові круїзні компанії не розглядають Причорноморський регіон як окремий самостійний туристичний регіон, а лише в поєднанні з відомими туристичними центрами Середньоземномор'я і як продовження середньоземноморських круїзних маршрутів. Конкуренція примушує круїзні порти Чорного моря створювати власний образ. У формуванні туристичного іміджу регіону повинні брати участь державні і муніципальні органи влади, туристичні оператори, адміністрація морських портів України.

Витрати на круїз, експорт та імпорт супутніх товарів і послуг приносять дохід в економіку країни перебування. Економічна активність круїзів полягає у тому, що вони є основним джерелом валютних надходжень щонайменше для 38 % країн світу. Швидке розширення круїзного туризму призведе до створення значної кількості робочих місць. Туризм може створювати робочі місця безпосередньо через готелі, ресторани, таксі, продаж сувенірів і опосередковано через постачання товарів і послуг, необхідних для бізнесу, пов'язаного з туризмом (наприклад, туроператорів). Круїзний туризм становить близько 7% працівників у світі. Цей вид туризму може вплинути на місцеву

владу щодо покращення інфраструктури шляхом створення кращих систем водопостачання та каналізації, доріг, електрики, телефонної мережі та мереж громадського транспорту. Круїзний туризм може бути значною або навіть важливою частиною місцевої економіки. Саме через це важливою і вагомою є його економічна активність у наповненні місцевих економік міст, локальних територій, портів тощо. Оскільки навколишнє середовище є основним компонентом активів круїзної галузі, доходи від туризму часто використовуються для вимірювання економічної цінності природоохоронних територій. Частина доходу від туризму надходить від неформальної зайнятості, наприклад, від вуличних торговців і неформальних гідів. Позитивною стороною неформальної зайнятості або незареєстрованої зайнятості є те, що гроші повертаються в місцеву економіку і мають великий ефект мультиплікатора, оскільки вони витрачаються знову і знову. Круїзний туризм створює непрямий внесок, що дорівнює 100 % прямих витрат на туризм.

Експерти ринку вважають, що власний круїзний флот може з'явитися в Україні не раніше ніж через 10- 15 років, і комплектуватися він буде, швидше за все, лайнерами, придбаними на вторинному ринку (зараз їх ціна складає 50–200 млн євро за од.) або зафрахтованими у зарубіжних судновласників. При цьому вітчизняні круїзні компанії і туроператори повинні забезпечити завантаження судна хоча б на 60%. Інакше їх круїзний бізнес буде нерентабельним. Проте, досягти такого рівня завантаження, привертаючи тільки українських та європейських туристів, буде проблематично навіть через десятиліття. Тому вважаємо, що Чорноморський круїзний ринок розвиватиметься за існуючим сценарієм, а його зростання в найближчі три-чотири роки складе 10–15% в рік, що відповідає загальносвітовим тенденціям. Збільшення кількості іноземних туристів однозначно сприятиме розвитку туристичної і портової інфраструктури. Голова Державного агентства України по туризму і курортам стверджує, що наша країна після війни могла б виступити ініціатором створення міжнародного кластера по просуванню бренду круїзів в Чорному морі [13].

3.3 Розробка туру до Балтійського моря «Одеса-Гданськ-Одеса»

Війна на жаль не припиняється, а людський ресурс — не безмежний. Люди втомилися, виснажилися і тому потрібно відпочити.

На Одещині як мінімум рік небезпечно для життя купатися в морі, рибалити та відпочивати на пляжах. Таким чином, курортний сезон у регіоні цього року через підрив окупантами греблі Каховської ГЕС провалено.

Пропонуємо провести два-три дні за мінімальних витрат, отримавши максимум вражень і перенестися від Чорного моря до Балтійського моря - в казковий польський Гданськ.

На думку багатьох мандрівників Гданськ (німецький Данціг) – найгарніше місто Польщі, а дехто вважає його найгарнішим у Європі. Багатющий ганзейський поліс, крутий торговий порт, який неодноразово переходив від одних господарів до інших, який забудовувався і одними й іншими господарями. Царство шедевральної архітектури, царство готики на березі Балтійського моря. Один із авторитетних українських мандрівників – Андрій Бондаренко, у своєму рейтингу «ТОП-60 улюблених європейських куточків» ставить Гданськ на перше місце. Він колись побачив місто і визнав його найкращим, але ж потім мандрував ще більше.

Основні причини, чому саме Польща і м.Гданськ?

- 1) Це самий бюджетний відпочинок на морі (на наш погляд).
- 2) Найбільше портове місто Польщі (рис.3.1).
- 3) Місто - партнер Одеси з 07 червня 1996. Гданськ (пол. Gdańsk) - місто в північній Польщі, розташований над Гданьською Затокою, на південному березі Балтійського моря. Відноситься до Поморського воєводства.
- 4) Як і Одеса, місто є членом Асоціації «Eurocities» (Євроміста).

5) Столиця Поморського воєводства разом з Гдинею та Сопотом, що утворює Тримісто - найпівнічніший польський мегаполіс із багатою історією;

6) Місто-порт, що постало в Гданській затоці на річці Мотлава (рис.3.1). Набережна з Журавлем, історичний портовий підйомний кран (рис.3.4).

7) Весь центр м. Гданська внесений до всесвітньої спадщини ЮНЕСКО.

8) Саме із Гданська починалася Друга світова війна. Центральна частина Гданська-це місто-музей. Після Другої світової війни 90% міста було зруйновано. Поляки старанно відбудовували усі історичні та архітектурні цінності. І сьогодні це казкове місто на березі Балтійського моря.

9) Саме в Гданську почалось падіння комуністичного режиму загалом. Гданськ не дарма називають містом свободи. Музей,Європейський центр солідарності (рис.

10) Тут народилися відомі на весь світ Фарингейт і Шопенгауер.

11) В місті є великий Фонтан Нептуна - символ Гданська, як портового міста. Міста Нептуна, як іноді називають Гданськ завдяки іншому символу міста – фонтану Нептуна (XVII ст.) (Рис3.3).

12) А саме головне море та чисті пляжі, тощо.

Відстань від Одеси до Гданська складає приблизно 1 500 км.

Перемишля на одному з поїздів Інтерсіті, які курсують щоденно:

Інтерсіті № 36/35 Одеса – Перемишль-Гдансь

Найкращий варіант, який забере мінімум часу та сил, а по ціні мало відрізнятиметься від мандрівки поїздом чи автобусом - це скористатися авіапасажирськими перевезеннями. З України, а точніше зі Львова двічі на тиждень (у понеділок та п'ятницю) до Гданська відправляються літаки лоукост-компанії Wizz Air. Більш бюджетні варіанти в інших готелях - номери за 80 злотих/добу. В середньому пообідати тут можна за 30-50 злотих.

ПРОГРАМА ТУРУ:

1 день

Із Одеси до Києва потягом.

- із Києва виліт рейсом Київ – Гданськ компанії Ryanair. Орієнтовна вартість на – 20-30 євро.
- прибуття у Гданськ; трансфер у готель (оплачується окремо); поселення у готель;
- прогулянка вечірнім центром Гданська; набережна Мотлави, прогулянка Старим містом, на жаль після бомбардування 1945 року велика частина історичного міста була зруйнована, однак її старанно відтворено після війни.

2 день

8:30 – сніданок;

- переїзд потягом до Мальборка; час у дорозі 35 хв. вартість – від 20 злотих (залежно від класу вагону);
 - екскурсія найбільшим цегляним замком у світі;
- повернення до Гданська: обід (організатори порекомендують заклад харчування), екскурсія історичним центром: Ратушна площа, Довгий ринок, вулиця Довга із головними пам'ятками архітектури;
- вільний час.

3 день

8:30 – сніданок;

- продовження екскурсії історичним центром Гданська: колиска Гданська – старий порт на річці Мотлава, Головне Місто із усіма основними пам'ятками та музеями (в тому числі Маріацька базиліка – один із найбільших храмів світу, із підйомом на дзвіницю); Музеї бурштину, Музей Європейський центр солідарності, Фонтан Нептуна (XVII ст.).

Варто також відвідати гданський Шекспірівський Театр. Музей II Світової війни в Гданську - найбільший історичний музей у Польщі.

- обід;
- Острів Шпіхлерів (Зерносховищ);

- переїзд до Сопота: прогулянка-екскурсія містом, яке здавна є головним морським курортом Польщі: старовинні віли, храми, готелі, набережна Балтійського моря;

- вільний час.

4 день

04:00 – виїзд із готелю до аеропорту; організатори забезпечать трансфер (за окрему плату);

06:45 - виліт до Києва;

Назад до Києва повертаємося рейсом компанії Ryanair о 6:45 (прибуття до Києва о 9:35). Орієнтовна вартість – 20-30 євро.



Рис 3.1 Гдансь, місто-порт.



Рис.3.2 Набережна р.Мотлави в Гданській затоці



Рис 3.3 Фонтан Нептуна (XVII ст.).



Рис.3.4 Набережна з Журавлем на річці Мотлава

На початку квітня 2023 року делегація у складі 14 учнів та 2 учителів іноземних мов Одеського навчально-виховного комплексу №90 взяла участь в україно-німецько-польській зустрічі, яка відбулася у місті Гданськ (Республіка Польща).



Рис.3.7 Делегація ОНВК в м.Гдансь

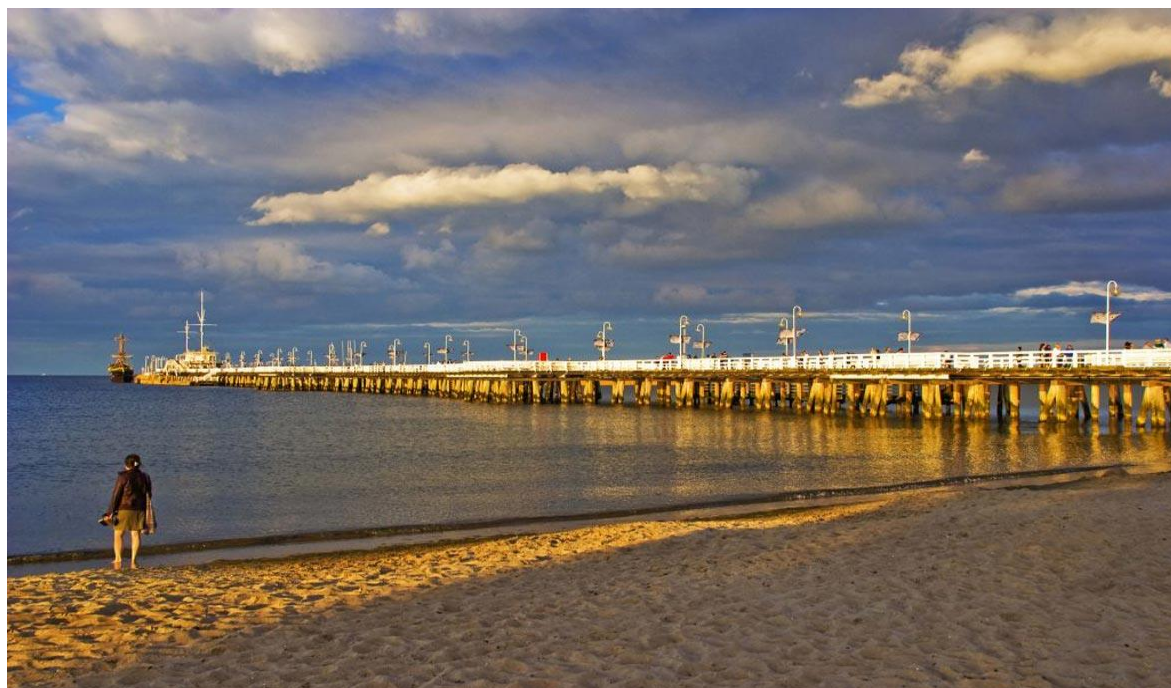


Рис.3.8 Пляжі Балтійського моря

ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

- 1.Акимова О.В. Концепція морського круїзу / О.В.Акимова [Електронний ресурс]. –Режим доступу: irbis-nbuv.gov.ua/cgi.../cgiirbis_64.exe?
- 2.Антоненко І. Я., Мельник І. Л. Перспективні напрямки розвитку ринку круїзного туризму. Ефективна економіка. 2019. № 2. С. 45–56. URL: http://www.economy.nauka.com.ua/pdf/2_2019/10.pdf (дата звернення: 25.05.2022).
- 3.Державна цільова програма розвитку туризму та курортів на період до 2022 року. - Режим доступу: <http://zakon1.rada.gov.ua>.
- 4.Давиденко І.В. Сучасний стан реалізації круїзного потенціалу міста Одеси / І.В. Давиденко. – 2018. – № 3 (5). – С. 3-13. – Режим доступу: <https://studfile.net/preview/8150874/>.
5. Стратегії розвитку Одеської області на період 2021-2027 роки.
- 6.Давиденко І.В. Сучасний стан реалізації круїзного потенціалу міста Одеси / І.В. Давиденко. – 2018. – № 3 (5). – С. 3-13. – Режим доступу: <https://studfile.net/preview/8150874/>.
- 7.Добрянська Н.А. Реалії сьогодення та перспективи розвитку туристичного бізнесу Одеської області / Н.А. Добрянська, С.С. Стоянова – Коваль, О.В. Ніколюк // Економіка харчової промисловості. – Одеса, 2018. – Том 10, №1. – С. 9-15.
- 8.Гетьман О.Ю. Інновації у реалізації та розробці круїзних турів / О.Ю. Гетьман. – 2016. – № 5 (7). – С. 2-10. – Режим доступу: https://revolution.allbest.ru/sport/00847611_0.html.
- 9.Нестерова К.С. Державна регуляторна політика сприяння розвитку морського туризму в Україні: автореф. дис. на здобуття наук. степеня канд. економ. наук: 08.00.03 «Економіка та управління національним господарством» / Нестерова Катерина Сергіївна. – Одеса: НАНУ, 2016. – 24 с.

- 10.Нездоймінов С.Г., Андрєєва Н.М. Круїзний туризм в контексті Морської доктрини України / С.Г. Нездоймінов, Н.М. Андрєєва. – 2013. – №4. – С. 100-110.- Режим доступу:
http://irbisnbuv.gov.ua/cgibin/irbis_nbuv/cgiirbis_64.exe?C21COM=2&I21DBN=UJRN&P21DBN=UJRN&IMAGE_FILE_DOWNLOAD=1&Image_file_name=PDF/Mre_2013_4_12.pdf.
- 11.Постанова КМУ «Про затвердження Морської доктрини України на період до 2035 року» від 7 жовтня 2009 р. N 1307. – 2018. – Режим доступу:
<https://www.kmu.gov.ua/ua/npras/243196733>.
12. Повстемська Е.В. Визначення екологічної складової ринку круїзних послуг / Е.В. Повстемська. – 2018. – № 5 (8). – С. 10-23. – Режим доступу:
http://eprints.library.odeku.edu.ua/2333/1/Povstemska_Vuznachennya_%20ekolohichnoyi_%20skladovoyi_M_2017.pdf.
13. Нездоймінов С.Г. Проблеми формування та розвитку інноваційної інфраструктури: виклики постіндустріальної економіки / С.Г. Нездоймінов. – Львів: Видавництво Львівської політехніки, 2017. – С. 322-324. – Режим доступу: http://tourlib.net/statti_ukr/nezdojminov2.htm.
14. Одеський морський порт. – Режим доступу:
<http://www.port.odessa.ua/index.php/ua/>
15. Относительно стратегических приоритетов реализации потенциала Украины как морского государства. Аналитическая записка НИСИ. – Режим доступу:
<http://www.maritimebusinessnews.com.ua/news/>.
16. Програма розвитку туристично-рекреаційної галузі Одеської області на 2011-2015 роки. – Режим доступу: [<http://oblrada.odessa.gov.ua>].
17. Тищенко О.В., Филипенко А.О. Круїзне судноплавство як чинник розвитку приморських регіонів / О.В. Тищенко, А.О. Филипенко. – 2018. – № 1 (5). – С. 4-12. – Режим доступу: <http://cr.niss.gov.ua/articles/1054/>.
18. Жихарева В.В. Сучасні тенденції розвитку ринку круїзного судноплавства / В.В. Жихарева // Розвиток методів управління та господарювання на транспорті. – 2012. – № 39(2). – С. 153–166.

