

ЕКОНОМІЧНИЙ, ІНФРАСТРУКТУРНИЙ І ЕКОЛОГІЧНИЙ ПОТЕНЦІАЛИ ДЛЯ РОЗВИТКУ КРУІЗНОГО ТУРИЗМУ В ОДЕСЬКІЙ ОБЛАСТІ

Анотація

У статті висвітлюються питання економічних, екологічних і інфраструктурних проблем, що виникають при розвитку такого порівняно нового для України виду туризму як круїзний. Аналізується ситуація з розвитком міжнародного морського круїзного туризму і круїзного туризму по річках України. Оцінюються економічні зиски від розвитку цього виду туризму. Детально аналізуються негативні чинники, які стримують розвиток туризму на Півдні України. Пропонуються механізми створення туристичних кластерів, до складу яких повинні увійти: круїзний туризм, сільський туризм, винний туризм, рекреаційний туризм та інші його види, що розвиваються в Одеській області, а також інші споріднені види діяльності, які сприяють реалізації ефекту комплексності у розвитку туристичної діяльності.

Ключові слова: круїзні порти, інфраструктура, екологічні проблеми, винний туризм, сільський (зелений) туризм, круїзний туризм, кластери.

Е.Л.Михайлюк

ЭКОНОМИЧЕСКИЙ, ИНФРАСТРУКТУРНЫЙ И ЭКОЛОГИЧЕСКИЙ ПОТЕНЦИАЛЫ ДЛЯ РАЗВИТИЯ КРУИЗНОГО ТУРИЗМА В ОДЕССКОЙ ОБЛАСТИ

Аннотация

В статье освещаются вопросы экономических, экологических и инфраструктурных проблем, возникающих при развитии такого сравнительно нового для Украины вида туризма как круизный. Анализируется ситуация с развитием международного морского круизного туризма и круизного туризма по рекам Украины. Оцениваются экономические выгоды от развития этого вида туризма. Подробно анализируются негативные факторы, сдерживающие развитие туризма на Юге Украины. Предлагаются механизмы создания туристических кластеров, в состав которых должны войти: круизный туризм, сельский туризм, винный туризм, рекреационный туризм и другие его виды, развивающиеся в Одесской области, а также другие сопутствующие виды деятельности, которые способствуют реализации эффекта комплексности в развитии туристической деятельности.

Ключевые слова: круизные порты, инфраструктура, экологические проблемы, винный туризм, сельский (зеленый) туризм, круизный туризм, кластеры.

Е.Мikhailiuk

Economic, infrastructural and environmental potential for cruise tourism in the Odessa region

Abstract

The article highlights the issues of economic, environmental and infrastructure problems in the development of this relatively new type of tourism Ukraine for a cruise. We analyze the situation of the development of international maritime cruise tourism and cruise tourism on the rivers of Ukraine. Assessed the economic benefits of this kind of tourism. Detailed analysis of the negative factors that hinder the development of tourism in the South of Ukraine. Proposed mechanisms for the creation of the tourism cluster, to which should include: cruise tourism, rural tourism, wine tourism, recreational tourism and other kinds of developing in the Odessa area, as

well as other related activities that contribute to the realization of the effect of complexity in the development of tourism.

Keywords: cruise ports, infrastructure, environmental issues, wine tourism, rural (green) tourism, cruise tourism clusters.

Постановка проблеми. Перед Україною стоїть стратегічне завдання – інтеграція у світовий економічний простір максимально високими темпами, і одним з цих шляхів є залучення нашої туристичної сфери до участі у міжнародному круїзному туризмі.

Аналіз останніх публікацій і досліджень показав, що цей вид діяльності достатньо широко висвітлюється українськими вченими [1-3], але не комплексно, а з різних певних аспектів.

Серед **невирішених питань** слід більш детально оцінити потенційні можливості екологічного, економічного та інфраструктурного потенціалів туристичного комплексу Одеської області, можливості створення туристичних кластерів різного спрямування для найбільш повного задоволення потреб міжнародного круїзного туризму у нашому регіоні.

Постановка завдання: виявити проблемні питання, які будуть стримувати розвиток туристичної сфери Одеського регіону для прийому туристичних круїзних суден, запропонувати шляхи вирішення цих проблем.

Викладення основного матеріалу дослідження. Круїзний туризм, розвиток якого в останні роки збільшує обсяги на Півдні України, може об'єднати більшу частину усіх видів туризму та інших пов'язаних з ним видів діяльності, що надасть поштовх для їхнього розвитку у складі туристичних кластерів.

Обсяг світового круїзного туризму подвоюється кожні 10 років і відповідає річному темпу зростання у межах 7%. За останні три роки щорічне число іноземних громадян, що приїждять до України, збільшилося більш ніж на 1,1 млн. осіб і становить 24,6 млн. осіб на рік. При цьому внесок сфери туризму у ВВП країни становить лише 2,2%.

У 2013 році було майже 400 заходів круїзних лайнерів до трьох українських портів – Одеси, Севастополя і Ялти. Це на 20% більше, ніж у 2012 році.

Один європейський турист, виходячи на берег у порту суднозаходу, витрачає майже 100 євро на день. У 2011 році тільки Одесу відвідало 184000 пасажирів круїзних суден, тобто їх витрати у місті могли скласти 18,4 млн. євро.

За попереднім розкладом, на 2014 рік тільки до Одеси повинно було зайти 5 найсучасніших круїзних лайнерів з майже 12-тма тисячами пасажирів на борту. Чорноморський круїзний ринок за рахунок в основному заходу іноземних лайнерів може зростати у найближчі 3-4 роки на 10-15%.

До цього ще потрібно додати круїзи по Дніпру і Дунаю з заходом до Одеси і портів у Придунав'ї. У цьому регіоні потрібно підтримувати розвиток екологічного і яхтингового туризму вздовж Дунаю; етнічного, винного, сільського, гастрономічного і ностальгійного туризму у селах з переважанням болгар, гагаузів, німців, молдаван, албанців, греків.

В основному, поки що це туристи з Європи, яким потрібно надати пізнавально-розважальну програму на 8-10 годин перебування судна в Одеському, Ізмаїльському або інших українських портах. У розрахунку на цих туристів потрібно розробити окремі «тури одного дня»: ностальгійні, етнічні, екологічні, бальнеологічні, археологічні, гастрономічні, винні, які будуть пролягати через певні населені пункти у радіусі до 50-60 км від місця стоянки судна. Для цього необхідно сформувати певні кластерні схеми, які дадуть змогу забезпечити ці тури максимальним рівнем розваг, послуг і інформації.

За даними Міністерства доходів і зборів України, обсяг платежів з туристичного збору в Україні у січні-серпні 2013 року виріс у порівнянні з аналогічним періодом 2012 року на 10% - до 26,1 млн. грн. До 2022 року планується удвічі збільшити число туристів в Україну - до 50 млн. на рік. Відповідно, з 400 тис. до 1 млн. зросте кількість робочих місць у галузі, а очікуване збільшення надходжень до бюджету зросте з 1,5 до 5 млрд. грн.

Збільшення кількості іноземних туристів буде сприяти розвитку туристичної і портової інфраструктури. При цьому Україна могла б стати ініціатором створення міжнародного кластеру з просування бренду круїзів по Чорному морю (до складу якого увійшли б зацікавлені відповідні структури Болгарії, Румунії, Росії, Грузії, Туреччини, Вірменії та інших країн).

У чорноморських портах, за виключенням Констанци і Одеси, не створена інфраструктура для прийому пасажирських теплоходів завдовжки 200м. На сьогодні лише Одеський порт може якісно виконувати такі функції – одночасно в ньому можуть розміститися 3 великих круїзні судна.

Потрібно продовжити консультації у межах Асоціації MEDCRUISE щодо просування проекту об'єднання восьми головних кризних портів Чорного моря під єдиним трендом Cruise Black Sea. На даний момент відсутній правовий механізм співпраці між державою і потенційними інвесторами у морських гаванях.

Стратегічні перспективи Причорномор'я також пов'язують з можливим залученням до морських подорожей жителів країн СНД і країн ЄС, для яких переліт до базового пункту круїзу, наприклад, до Одеси (з Угорщини, Чехії, Словачії, Білорусі, Росії тощо) буде найбільш сприятливим.

Діяльність іноземних інвесторів щодо реконструкції портової інфраструктури стримує не визначений чітко порядок передачі портів у концесію. Щоб забезпечити виконання цієї законодавчої норми, необхідно включити морські торгівельні порти до «Переліку об'єктів права державної власності, які можуть передаватися у концесію», а також внести зміни у Закон України «Про концесії».

Негативним чинниками подальшого розвитку кризного туризму в Україні, за думкою С.Г. Нездоймінова [1] є:

1. Відсутність національної стратегії розвитку туристичної інфраструктури в морських портах прийому круїзних суден, невідповідність її міжнародним стандартам щодо різних складових.
2. Непрозорість державної політики у сфері морського бізнесу.
3. Відсутність законодавчого забезпечення для іноземного інвестування у портову інфраструктуру.
4. Сезонність, що впливає на формування зайнятості в обслуговуванні круїзів, висока текучість кадрів.
5. Недостатня інформованість іноземних громадян про історичні, культурні пам'ятки Українського Причорномор'я; його кліматичні умови і екологічний стан.
6. Низький рівень реклами Українських туристичних брендів на світовому рівні.
7. Відсутність сучасної портової інфраструктури для прийому великих круїзних суден.
8. Відсутність комплексної системи туристичного обслуговування на 8-10 годин під час заходу до порту; відсутність аудіо-гідів на основних мовах в музеях.
9. Складність і тривалість процедури паспортного і митного контролю при заході в українські порти, в тому числі особисте заповнення у двох екземплярах туристами митних декларацій.
10. Надзвичайно (більше ніж у 2 рази) завищені портові збори.
11. Відсутність сценарію розвитку круїзного туризму в Україні як частини світового туристичного бізнесу.
12. Відсутність державної політики у сфері розвитку круїзного малотоннажного суднобудування, відсутність програми банківського пільгового кредитування вітчизняного суднобудування.

Для залучення круїзних компаній у приморські регіони України потрібна розробка комплексної програми розвитку туризму на Півдні України.

Один день перебування судна у порту протягом 8-10 годин повинен бути заповнений комплексом екскурсійних, розважальних та інших заходів.

До основних наявних, наприклад в Одесі, можна віднести:

1. У межах міста: тематичні екскурсії по місту, відвідування не багаточисельних музеїв і виставок, обід в одному з оригінальних закладів харчування (перевага віддається національній кухні), відвідування ввечері оперного або іншого з театрів).

2. Виїзд за межі міста: винний тур до Шабо з відвідуванням Б-Дністровської фортеці з дуже бідним антуражем.

Для розширення сфери засобів прийому туристів і рекреантів слід розробити інвестиційні програми і проекти у межах міста:

- екологічне і гідрологічне оздоровлення Куяльницького лиману, реконструкція курортного комплексу Куяльник для прийому рекреантів на тривалий період часу, а також на 1-2 доби під час приходу круїзного судна (спа-процедури, ванни, грязі; продаж продукції з грязі як це робить Ізраїль з ресурсами Мертвого моря). Особливої актуальності набуває розбудова і реконструкція курорту Куяльник як бальнеологічного грязевого об'єкту - єдиного, що залишився на даний час в Україні після втрати курортів Саки (оз. Саки) і Євпаторії (оз. Мойнаки).

- реконструкція існуючих пам'яток архітектури (можлива часткова їх передача у приватну власність тим, хто має кошти на реконструкцію і підтримання їх у належному стані);

- створення сфери розваг у межах міста: будівництво парку розваг на кшталт «Діснейленду», облаштування сучасного зоопарку (на початку 90-х років існував проект створення ландшафтного парку на місті полів зрошення у районі Жевахової гори).

Розробка туристичних маршрутів за межі міста тривалістю 8-10 годин:

- облаштування існуючих і створення нових садиб сільського (зеленого) туризму в радіусі 50-60 км від Одеси з поєднанням екологічного, етнічного, риболовного, кінного, винного, гастрономічного та інших видів туризму у селах з компактним проживанням національних меншин;

- створення туристичного комплексу на о. Зміїний (дайвінг, риболовля, археологічний туризм);

- розробка туристичного маршруту «Чумацький шлях» з орієнтацією на етнічний, гастрономічний, винний туризм;

- екологічний туризм у межах Дністровського заказника і Дністровського лиману: риболовля, полювання на дичину у визначені терміни; яхтинг, плавання на байдарках, національна кухня.

Туристів з Європи в останній час цікавить екологічний, етнічний і сільський (зелений) туризм, який Україна може успішно розвивати. Сільський зелений туризм - індустрія експорту, яка відрізняється від інших експортних галузей одним важливим аспектом: більшість експортерів вивозять свої товари з країни, а в цьому туризмі споживач прибуває до країни для того, щоб придбати і спожити продукти та послуги. Це створює додаткові надходження до місцевих бюджетів. Український ринок потенційно здатний прийняти і розмістити на селі близько 150 тисяч "зелених" туристів, забезпечити економічну і демографічну стабільність в сільських місцевостях і вирішити їх соціально-економічні проблеми. Розвиток сільського зеленого туризму стимулює мале підприємництво, важливе для відродження традиційного господарського устрою і оздоровлення економіки аграрних регіонів держави.

Основні проблеми ринку сільського туризму в Україні: неузгодженість дій центральних органів виконавчої влади у сфері туризму та аграрної політики; недостатня кількість високоякісних об'єктів розміщення; недостатні можливості захисту прав сторін; неврегульованість питання щодо обов'язкової сертифікації послуг; відсутність у сільського населення доступу до привабливих кредитних ресурсів та сприятливих умов для інвестицій.

У подоланні негативних тенденцій важливу роль можуть зіграти несільськогосподарські види діяльності. В першу чергу такі, що не вимагають державних капіталовкладень, а можуть задовольнятися використанням існуючих сільських територій,

приватного житлового фонду, матеріального достатку. Окрім безпосередніх господарів, що надають послуги з сільського зеленого (агро-, еко-) туризму, можуть отримати робочі місця більшість громади окремо взятого села, яка займається вишивкою, ковроткацтвом, ткацтвом, писанкарством, ковальством, овочівництвом, садівництвом, бджільництвом, тваринництвом у тому числі конярством.

Позитивний результат розвитку туризму може полягати у наступному: зросте добробут сільської сім'ї, диверсифікуються доходи сільського населення, зменшиться міграція з сільської місцевості, розшириться спектр туристичних послуг в Україні, збільшаться надходження до місцевих бюджетів, підвищиться конкурентоспроможність і привабливість депресивних регіонів, виростуть об'єми внутрішніх і зовнішніх інвестицій в сільські регіони, збільшиться кількість робочих місць в галузях прямо або побічно пов'язаних з сільським туризмом; інші категорії громадян почнуть власну справу у сфері сільського туризму.

Висновки і пропозиції:

В Україні досі не прийнятий Закон про сільський, аграрний або екологічний туризм. Це є причиною невизначеності понять «сільський туризм», «сільська садиба» і як наслідок, - невизначеність правового статусу об'єктів. Прийняття Закону України "Про сільський аграрний туризм" дозволить підвищити ефективність державної політики щодо соціально-економічного розвитку сільських територій, сприятиме диверсифікації зайнятості громадян, які проживають в сільській місцевості та підвищенню рівня їх доходів.

Для досягнення мети потрібно: розробити методичну і нормативно-правову бази для визначення організаційних умов надання послуг з сільського зеленого туризму в межах особистого селянського господарства; надати методичні рекомендації щодо добровільної категоризації житла, передбаченого для розміщення відпочивальників; упровадити систему пільгового довгострокового кредитування сільського туризму; створити інформаційні засоби і технології з даними клієнтської бази та інформуванням клієнтів про пропозиції щодо послуг відпочинку на селі; створити державну інституцію для просування за кордоном в'їзного туризму до України в цілому, у тому числі сільського зеленого туризму; продовжити підготовку профільних фахівців, навчання і перекваліфікацію сільських господарів, незайнятого сільського населення для роботи в секторі сільського зеленого туризму; організувати спеціалізовані класи в сільських середніх загальноосвітніх школах з метою підготовки майбутніх кадрів для сільського зеленого туризму.

Рекреація і туризм є однією з провідних спеціалізацій Півдня України, але їх розвиток стримується відсутністю стратегії комплексного підходу. Моделлю може стати процес кластеризації. У приморських регіонах з традиційним розвитком рекреації необхідно створювати рекреаційно-туристичні кластери і поєднувати їх з кластерами винного туризму. Більш високими темпами розвивати подієвий туризм.

Кластери повинні мати статус «територій пріоритетного розвитку» або інші преференції. Для цього необхідна розробка закону про впровадження політики кластеризації в Україні. Певні наукові дослідження із розробки механізмів створення таких кластерів є, окремі регіони роблять перші розрізнені спроби у цих напрямках, але систематики, повного і комплексного вирішення проблеми немає.

У зв'язку з цим потрібно визначення територій, що мають особливу екологічну, рекреаційно-оздоровчу, наукову, естетичну, історико-культурну цінність, проведення відповідного зонування територій, встановлення передбачених законодавством обмежень на їх планування, забудову та інше використання, розробка містобудівних заходів щодо їх охорони та раціонального використання; визначення припустимого рекреаційного навантаження на природні комплекси в кожному конкретному випадку; оптимізація рекреаційного використання територій та об'єктів природно-заповідного фонду.

Відповідно до Постанови Кабінету Міністрів України від 25 травня 2011 року №559 «Про містобудівний кадастр» [4] одним із основних завдань у сфері містобудування та архітектури є створення Служб містобудівного кадастру при обласних відділах

регіонального розвитку. Містобудівний кадастр – державна система зберігання та використання геопросторових даних про територію, адміністративно-територіальні одиниці, екологічні, інженерно-геологічні умови, інформаційні ресурси будівельних норм, державних стандартів і правил для задоволення інформаційних потреб у плануванні територій та будівництві, формування галузевої складової державних геоінформаційних ресурсів. Інформація, яка буде міститися у містобудівному кадастрі, є відкритою та загальнодоступною, крім відомостей, що належать до інформації з обмеженим доступом.

Прийняття нормативно-правового акту «Курорт місцевого значення» дасть можливість: активізувати інвестиційну діяльність через розширення джерел, механізмів та інструментів залучення інвестицій; збільшити обсяги залучення прямих інвестицій до мікрорегіонів; переорієнтувати інвесторів на вкладення коштів у довгострокові проекти; підвищити обізнаність міжнародної та національної економічної спільноти стосовно інвестиційного потенціалу регіонів; підвищити ділову активність підприємств регіонів.

Для використання принципу всесезонності у розвитку рекреації і туризму приморських регіонів потрібно формування відповідних кластерів (винного туризму, рекреаційно-бальнеологічного туризму, сільського (зеленого) туризму, подієвого туризму).

Література:

1. Нездойминов С.Г. Формування ринку морського крізного туризму в Причорноморських регіонах України.- Ринки туристичних послуг: стан і тенденції розвитку: монографія /За загальною ред. В.Г. Герасименко.- Одеса: Астропринт, 2013.- 304с.

Nezdoymynov S.H. Formuvannya rynku mors'koho kriznoho turyzmu v Prychornomors'kykh rehionakh Ukrayiny.- Rynky turystychnykh posluh: stan i tendentsiyi rozvytku: monohrafiya /Za zahal'noyu red. V.H. Herasymenko.- Odessa: Astroprynt, 2013.- 304s.

2. Нездойминов С. Г. Круизный рынок Черноморского региона Украины / С. Г. Нездойминов // Веснік Гродзенскага дзяржаўнага ўніверсітэта імя Янкі Купалы. Серыя 5 «Эканоміка. Сацыялогія. Біялогія». Вып. 3 (161). – Гродно : ГДУ, 2013. – С. 25-30 (ВАК Республікі Беларусь).

Nezdoymynov S. H. Krucznyy rynok Chernomorskoho rehiona Ukrayny / S. H. Nezdoymynov // Vesnik Hrodzenskaha dzyarzhaj'naha ўniversiteta imya Yanki Kupaly. Seryya 5 «Эканоміка. Satsyyalohiya. Biyalohiya». Выр. 3 (161). – Hrodno : HDU, 2013. – S. 25-30 (VAK Respublyky Belarus').

3. Петриченко П. А. Вдосконалення менеджменту підприємств туристичної індустрії / П. А. Петриченко // Актуальні проблеми та перспективи публічного управління : матеріали Всеукр. наук.-практ. конф. – Одеса : ОРІДУ НАДУ при Президентіві України, 2013. – С. 415-416.

Petrychenko P. A. Vdoskonalennya menedzhmentu pidpryyemstv turystychnoyi industriyi / P. A. Petrychenko // Aktual'ni problemy ta perspektyvy publichnoho upravlinnya : materialy Vseukr. nauk.-prakt. konf. – Odessa : ORIDU NADU pry Prezydentovi Ukrayiny, 2013. – S. 415-416

4. Про містобудівний кадастр .- Постанова Кабінету Міністрів України від 25 травня 2011 року №559 // zakon.rada.gov.ua>laws/show/559-2011-p

Pro mistobudivnyy kadastr .- Postanova Kabinetu Ministriv Ukrayiny vid 25 travnya 2011 roku #559 // zakon.rada.gov.ua>laws/show/559-2011-p

Рецензент: Ковалевський В.В., к.е.н., доцент кафедри Міжнародних економічних відносин ОНЕУ