

**УМАНСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ САДІВНИЦТВА  
ФАКУЛЬТЕТ ЕКОНОМІКИ І ПІДПРИЄМНИЦТВА**

**СОЦІАЛЬНО-ЕКОНОМІЧНІ ЗАСАДИ  
РОЗВИТКУ ЕКОНОМІКИ УКРАЇНИ**

Колективна монографія

Частина 1

За редакцією  
Непочатенко О.О.

**Умань – 2016**

*Друкується за рішенням вченої ради Уманського національного університету  
садівництва  
(протокол №2 від 26 листопада 2015 року)*

**Рецензенти:**

доктор економічних наук, професор Щурик М.В.;  
доктор економічних наук, професор Жудро М.К.;  
доктор економічних наук, професор Нестерчук Ю.О.

*Автори вміщених матеріалів висловлюють свою думку, яка не завжди збігається з  
позицією редакції. За вміст матеріалів відповідальність несуть автори. Матеріали  
подаються в авторській редакції.*

**Соціально-економічні засади розвитку економіки України** / Під ред.  
д.е.н., професора О.О. Непочатенко. – Умань: СПД Сочінський, 2016. – Ч.1. –  
256 с.

*У монографії викладені результати досліджень сучасних проблем розвитку  
економіки України. Висвітлені соціально-економічні аспекти функціонування  
економіки. Розглянуто роль та місце фінансової та податкової політики у  
забезпеченні поступального розвитку економічної системи. Досліджено вплив  
інноваційної та інвестиційної політики на формування конкурентоспроможного  
виробництва продукції. Значну увагу приділено теоретичним та практичним  
аспектам розвитку підприємницької діяльності як основи успішного  
функціонування економіки країни.*

*Розраховано на студентів, аспірантів, викладачів, наукових співробітників та  
фахівців, які займаються питаннями розвитку економіки.*

## 2.9. Потенціал розвитку круїзного туризму в Україні

Проблеми розвитку ринку круїзного туризму в Україні, ролі судноплавних компаній в формуванні інноваційного круїзного турпродукту досліджувалися в працях фахівців: Ковиліної М.А.<sup>1</sup>, Логунової Н.А.<sup>2</sup>, Мельник І.Л.<sup>3</sup>, Наврозової Ю.А.<sup>4</sup> і ін. В цілому, їх висновки зводяться щодо необхідності розвитку потенціалу круїзного судноплавства, міжнародної інтеграції транспортних комунікацій, інноваційно-інвестиційних проектів формування круїзного турпродукту, модернізації інфраструктури морських портів України. Не зменшуючи значення робіт вітчизняних науковців, варто зазначити, що дослідження інвестиційної привабливості ринку круїзних послуг та проблем модернізації інфраструктури морських портів України є недостатньо глибокими і потребують подальшої розробки.

Сучасний розвиток ринку круїзних послуг полягає у поєднанні в ньому практично всіх форм міжнародного туризму та об'єднанні різних видів сервісу та організації дозвілля (у т.ч. готельне обслуговування, ресторанний бізнес, екскурсійна діяльність). Експерти вважають, що до 2020 року кожен другий турист відчує на собі незабутній досвід круїзного туризму. Глобалізація круїзної індустрії, зростання кількості прийому круїзних лайнерів в морських портах держави, вимагає активізації всіх форм господарської діяльності у сфері круїзних послуг на території портів і їх ролі в прийомі і обслуговуванні круїзних туристів в приморських регіонах України<sup>5</sup>. Як свідчать сучасні дослідження наукової літератури, круїзний туризм має величезний ефект для розвитку регіональної економіки:

- залучення до обслуговування транзитних заходів круїзних суден портів, агентських компаній, туроператорів, автотранспортних підприємств, закладів громадського харчування, установ культури. При обслуговуванні базових стоянок судна (зі зміною пасажирів), крім перерахованих підприємств, задіяні також аеропорти та готельний сектор;
- інтенсифікація надходжень до бюджетів всіх рівнів, в першу чергу, місцевого бюджету;
- створення нових робочих місць у сферах, задіяних для обслуговування круїзного судноплавства (у т.ч. у сфері туризму, транспортних перевезень тощо);

---

<sup>1</sup> Ковылина М. А. Условия и факторы формирования конкурентноустойчивости регионального круизного судоходства / М. А. Ковылина // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2014. – № 45. – С. 248 – 252.

<sup>2</sup> Логунова Н. А. Мировой рынок круизной индустрии: особенности формирования и перспективы развития / Н. А. Логунова // Вісник Бердянського університету менеджменту і бізнесу. — 2013. — № 2 (22). — С. 29–34.

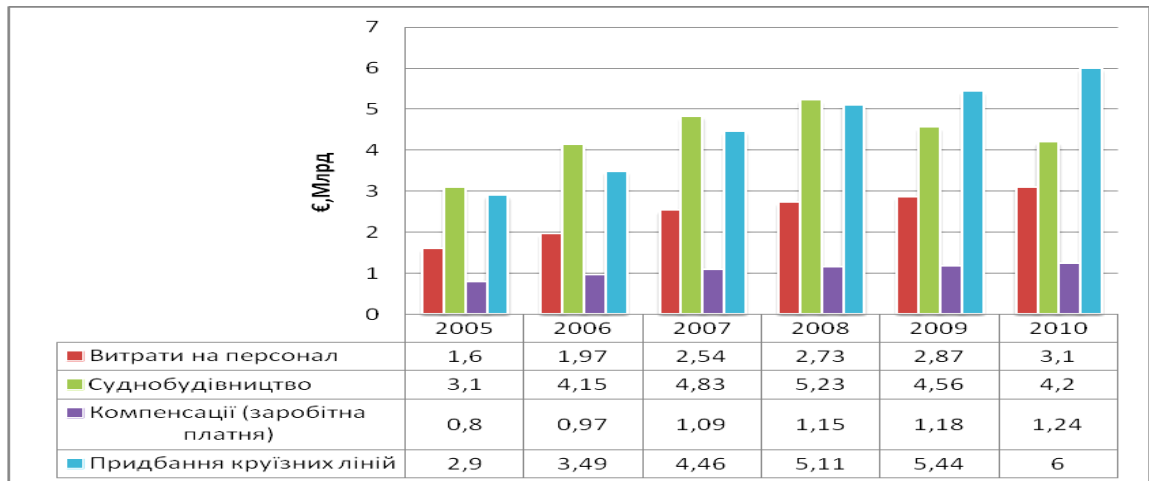
<sup>3</sup> Мельник І. Л. Інноваційні зміни на ринку круїзного туризму / І. Л. Мельник // Бізнес Інформ. – 2014. – №12. – С. 313-319.

<sup>4</sup> Наврозова Ю. А. Сущность и виды морского туризма / Ю. А. Наврозова, Ю. В. Михайлова // Розвиток методів управління та господарювання на транспорті. – 2012. – № 4 (41). – С. 129 – 141.

<sup>5</sup> Нездоймінов С. Г. Круїзний туризм в контексті Морської доктрини України / С. Г. Нездоймінов, Н. М. Андреева // Механізм регулювання економіки. Міжнародний науковий журнал. – 2013.– № 4.– С.100–110.

- стимулювання розвитку суміжних галузей, включаючи суднобудування та судноремонт;
- рекламування туристичних можливостей регіону (країни в цілому);
- розширення можливостей для міжнародного співробітництва;
- залучення інвестицій у розвиток транспортної та туристичної інфраструктури<sup>6</sup>.

Структура прямих витрат круїзних компаній на європейському круїзному ринку в 2005-2010 роках вказує на те, що основні інвестиції спрямовуються у будівництво нових круїзних суден і на придбання круїзних ліній (рис. 1).



**Рис. 1. Прямі витрати круїзних компаній на європейському круїзному ринку в 2005-2010 р.р., млрд. євро<sup>7</sup>**

Міжнародна асоціація Cruise Lines International Association (CLIA) прогнозує значне зростання круїзної індустрії у 2015 році. Круїзні компанії приваблюють туристів у майже 1000 портів заходу в нових, екзотичних місцях, особливо у швидко зростаючому Азійському ринку. У звіті CLIA також зазначено, що круїзними компаніями до кінця 2015 року, планується запуск на ринок круїзних послуг 22 нових океанських, річкових і спеціальних суден, загальним обсягом інвестицій більш ніж на 4 млрд дол США. Звернемо увагу, що у 2013 році глобальний економічний дохід круїзної індустрії склав більше 117 млрд дол США; індустрія підтримувала майже 900,000 робочих місць і зробила внесок в 38 млрд дол США у вигляді заробітної плати. Проведені дослідження за даними 2014 року, дають підстави звернути увагу на сучасний стан розвитку круїзного ринку Європи: 6387000 європейців в 2014 році відправилися в круїзи. Цей показник на 0,5% вищий порівняно з попереднім роком.

<sup>6</sup> Круїзне судноплавство як чинник розвитку приморських регіонів України. Аналітична записка. [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://www.niss.gov.ua/articles/1054/>.

<sup>7</sup> Нездоймінов С. Г. Формування ринку морського круїзного туризму в Причорноморських регіонах України / Ринки туристичних послуг: стан і тенденції розвитку: монографія // За загальною ред. В. Г. Герасименко. – Одеса: Астропринт, 2013. – 304с.

- Кількість європейців, які обирають відпочинок у круїзі в порівнянні з 2008 роком збільшилась на 44%. Не дивлячись на той факт, що в 2008 р. почалася економічна криза, круїзна індустрія відмічалася щорічним зростом.

- Німеччина стала лідером серед країн Європи за кількістю круїзних туристів (1770000 пасажирів), що на 5%, більше, ніж в 2013 році. В основному це відбулося через збільшення потужності німецьких круїзних ліній AIDA і TUI.

- Лідерство відійшло від портів Великобританії, що відобразилось у загальному зниженні кількості британських пасажирів на 4,8%, порівняно з 2013 роком.

- Італія залишається третім за величиною ринком-донором круїзних пасажирів, незважаючи на зниження на 3,1%, що пояснюється уповільненням розвитку ринку Середземномор'я.

- Франція демонструє темпи зростання (13,7%), консолідуючи себе як четвертий в Європі найбільший ініціативний круїзний ринок.

- Іспанія продовжувала зменшувати обсяги круїзних туристів (- 4,5%), у зв'язку зі зменшенням потужності портів Середземномор'я та припиненню функціонування компанії Ibero Cruises.

- Скандинавський ринок демонструє темп росту до 5,6% в 2014 році<sup>8</sup>.

В той же час, в цілому в 2014 році (11 місяців) було побудовано 1681 судно з компенсованим валовим тоннажем у 32 млн. т. Лідерами по споруді в 2014 році стали Південна Корея, Китай і Японія. У 2014 році значна частка інвестицій була спрямована в Європу. Спеціалізацією європейського суднобудування залишаються круїзні судна, багатофункціональні суда та суда для освоєння шельфу.<sup>9</sup> Отже, можна з певністю зтверджувати, що морські круїзи - один з самих швидкорослих секторів світового туристичного ринку, що примушує українських підприємців й управлінців морської галузі держави звернути увагу до сучасних проблем розвитку потенціалу круїзного бізнесу.

Слід зазначити, що ефективність функціонування морського круїзного туризму в Причорноморських регіонах України найбільшою мірою визначається і тим, що в ньому не враховується така важлива його складова, як модернізація портової круїзної та туристичної інфраструктури, будівництво круїзного флоту. Так інвестиції в галузі транспорту в загальному обсязі капітальних інвестицій економіки України за 2013-2014 рр., скоротилися майже у двічі (див. рис. 2). А обсяг інвестицій в секторі водного транспорту в 2014 році, складає 0,2 млрд. грн або 1% в загальному обсязі галузевих інвестицій (див. рис. 3)<sup>10</sup>.

---

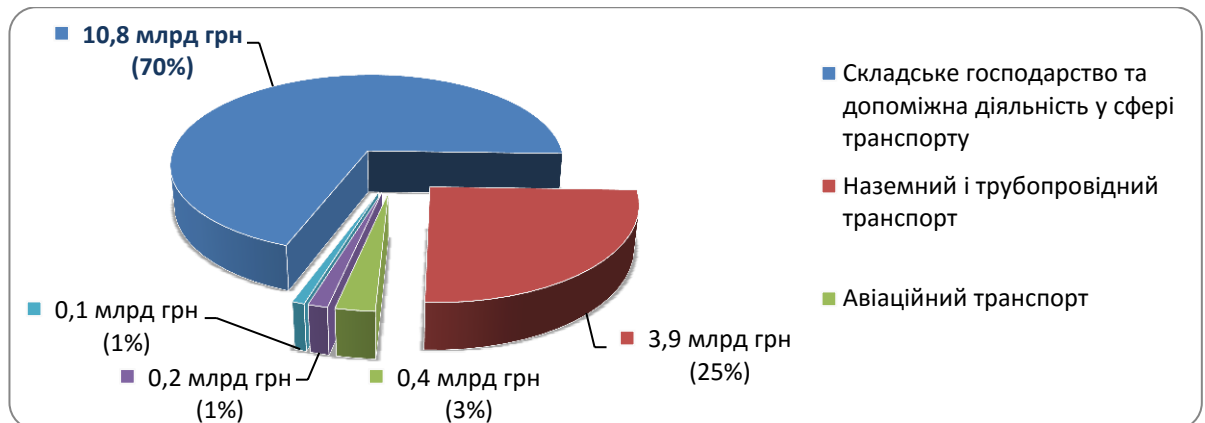
<sup>8</sup> Cruise Lines International Association (CLIA). Unveils Seven Cruise Industry Outlooks for 2015 [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://www.europeancruisecouncil.com/images/downloads/.pdf>

<sup>9</sup> Итоги мирового судостроения 2014 года [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://sudostroenie.info/analitika/16.html>

<sup>10</sup> Статистичні дані по інвестиційних проектах [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://new.mtu.gov.ua/timeline/Analitika.html>



**Рис 2. Інвестиції в галузі транспорту в загальному обсязі капітальних інвестицій економіки України за 2012-2014 рр., млрд грн.**



**Рис. 3. Розподіл інвестицій в сфері транспорту за секторами в 2014 р., млрд грн.**

Проведений аналіз проблем розвитку круїзного ринку показав, що для успішного функціонування ринку морського туризму необхідно комплексний розвиток усіх елементів круїзного судноплавства і відповідної йому регіональної інфраструктури. Ефективність стратегії розвитку круїзного ринку в Україні визначається, насамперед, чіткістю виділення цільових інвестиційних проектів і ресурсів модернізації інфраструктури, що особливо актуально для нових круїзних напрямків бізнесу. Круїзна інфраструктура у нашому розумінні – це сукупність підприємств водного транспорту та туризму, установ і закладів, діяльність яких спрямована на задоволення потреб круїзних туристів, а також шляхів сполучення і транспорту, пасажирських комплексів портів та об'єктів транзитного розміщення туристів, що забезпечують умови стабільного функціонування. Ми розглядаємо її цілісною системою, що складається з двох підсистем: соціальної та виробничої, які взаємопов'язані та взаємообумовлені відносно обслуговуючого суб'єкта. У свою чергу круїзна інфраструктура певною мірою формує туристичні регіони, сприяє туристичній спеціалізації та профілю господарювання, адже завдяки наявності інфраструктурних зв'язків між окремими об'єктами визначають якість обслуговування на тій чи іншій приморській території. Що стосується круїзного ринку України, то порти Чорноморського регіону в цілому мають достатньо великий туристично-рекреаційний потенціал для розвитку круїзного туризму. 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. Таким чином, круїзне судноплавство дає можливість протягом семи місяців на рік створити умови для гарантованого поповнення місцевих бюджетів (у т. ч. за рахунок туризму, витрат туристів на сферу розваг тощо). До того ж, це не призводить до суттєвого збільшення навантаження на наземну інфраструктуру приморських регіонів<sup>11</sup>. Україна в дев'яностих роках ХХ ст. входила до лідерів круїзного судноплавства, оперуючи флотом в основних круїзних регіонах світу. У теперішній час, у зв'язку з повною втратою пасажирського флоту, потенціал українських портів Чорного моря використовується не повною мірою.

У той же час, з кожним роком збільшується зустрічний потік іноземних туристів на круїзних судах, які прибувають в порти України. Пояснюється це тим, що в найбільш освоєних басейнах Карибського і Середземного морів круїзним суднам стає тісно. Боротьба за клієнтів змушує круїзні компанії шукати нові ринки збуту своїх послуг. Чорноморський басейн підходить для цього як ніякий інший, так як, по суті, є частиною Середземноморського круїзного ринку. За останні п'ять років кількість суднозаходів до портів України зросло на 40%, а кількість пасажирів – на 53,4%. Найчастіше чорноморський регіон відвідують туристи з Німеччини, Великобританії та Італії. Частка круїзних туристів з країн СНД по портах України становить 6,1%, а наприклад, в 2012 році була менше 1%. За даними дослідження щодо розвитку потенціалу ринку круїзного туризму України, відмітимо що річкові пасажирські перевезення, на відміну від морських, почали скорочуватися починаючи з 2005 р. до 2012 р. Загальна кількість пасажирів скоротилося більш ніж у 3 рази - з 2248 тис. пас. (2005 р.) до 723 тис. пас. (2012 р.) (табл. 1)<sup>12</sup>.

Таблиця 1

**Динаміка перевезень пасажирів річковим транспортом України  
у 2005 - 2012 роках, (тис. пас.)**

Показники	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Пасажирів, всього	2248,0	2022,0	1852,0	1552,0	1512,0	985,0	963,0	723,0
у т.ч. за видами сполучення:								
у внутрішньому	2223,0	2000,6	1825,9	1536,0	1502,1	974,4	944,8	712,5
у міжнародному	24,6	21,3	25,7	15,8	9,5	10,8	18,0	10,2
із них круїзне:								
Одеська область	24,4	20,9	25,7	15,8	9,5	10,8	18,0	10,2
м. Київ	0,2	0,4	—	—	—	—	—	—

*Джерело: Транспорт і зв'язок України в 2012 р. / Статистичний збірник Державної служби статистики. - Київ, 2013, с. 122.*

<sup>11</sup>Тенденции в развитии круизного рынка [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://portsukraine.com/node/2580>

<sup>12</sup> Транспорт і зв'язок України в 2012 р. / Статистичний збірник Державної служби статистики. – Київ, 2013. – С. 122

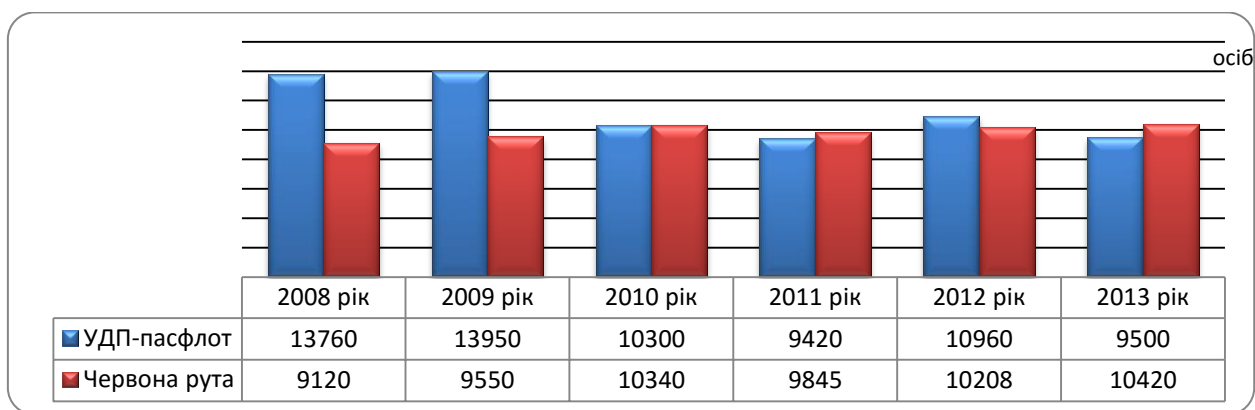
При цьому річкові пасажирські перевезення у внутрішньому сполученні, які традиційно становлять левову частку (більше 98%), скоротилися в 3,1 рази (з 2223 тис. пас. (2005 р.) до 712,5 тис. пас. (2012 р.). А в міжнародному сполученні - у 2,4 рази (з 24,6 тис. пас. (2005 р.) до 10,2 тис. пас. (2012 р.). Починаючи з 2007 р, майже повністю зникли круїзні перевезення по Дніпру на судах державного підприємства Укррічфлот. Скорочення пасажирських перевезень було викликано їх нерентабельністю і зменшенням кількості пасажирських суден, придатних до експлуатації. Високі ставки оплати за кредитами, обтяжливі податки, вище, ніж стягуються з судовласників в інших країнах, призвели до скорочення річкового флоту, його фізичному і моральному зносу. У цих умовах державні установи виявилися нездатними в необхідні терміни підготувати і здійснити реформування галузі; вжити ефективних заходів, спрямовані на створення правової бази на внутрішньому водному транспорті, яка б забезпечила впровадження необхідних інструментів підтримки і виведення її з системної кризи, спираючись на досвід інших країн.<sup>13</sup> Річковий круїзний туризм у структурі в'їзного туристичного потоку України займає незначну позицію: цільовий ринок представляють громадяни Німеччини, Франції, Іспанії, Сполучених Штатів Америки, Канади, Швейцарії, Росії. За узагальненими оцінками за період 2011-2013 років серед іноземних туристів, які користувалися послугами туристичних підприємств України, частка круїзних туристів склала 5,5-7%. При цьому потужності українського річкового круїзного флоту формують 8 суден загальною одночасною місткістю 1618 пасажиро - місць. Внутрішній річковий круїзний туристичний продукт формують круїзна судноплавна компанія «Червона рута» (р. Дніпро) та департамент «УДП-пасфлот» (р. Дунай) судноплавної компанії «Українське дунайське пароплавство» (УДП). Компанія «Червона рута» самостійно проектує комплекс послуг бортового та берегового обслуговування, та залучає турагентів лише на етапі його реалізації. Компанія «Червона рута» є провідним туроператором в Україні та володіє найбільшим туристичним флотом в Україні, який обслуговує близько 10 000 туристів із понад 25 країн щорічно. В 2015 році компанія управляє трьома теплоходами ріка-море, що курсують по Дніпру і Чорному морю, сучасним прогулянковим кораблем Rosa Victoria, а також флагманом флоту - п'ятизірковим річковим круїзним теплоходом Fidelio. Департамент «УДП-пасфлот» співпрацює з західними круїзними операторами. УДП має у своєму розпорядженні також 4 круїзних пасажирських теплохода і 2 екскурсійно-прогулянкових судна. Круїзний флот УДП здійснює круїзи по маршрутах Пассау – Відень – Будапешт – Пассау, Пассау – Вилкове – Пассау. Прогулянкові теплоходи забезпечують екскурсійне обслуговування іноземних туристів в дельті Дунаю. За 2014 рік перевезено 9,5 тис. пасажирів. Круїзні судна УДП працюють на самому конкурентному ринку річкових

---

<sup>13</sup> Ресурсный потенциал речного транспорта Украины: проблемы, задачи и меры по развитию и эффективному использованию [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://transport-journal.com/komentarii-obzori/resursnyij-potentsyal-rechnoho-transporta-ukraynyi-problemyi-zadachy-y-meryi-po-razvytyyu-y-effektivnomu-yspolzovanyu/>



круїзів. Щорічно спостерігається зростання цього ринку на 5-7%. Тут працює понад 30 круїзних компаній і компаній-туроператорів з Німеччини, Австрії, Швейцарії, Франції, Нідерландів, США, Австралії та Канади. Всього на Дунаї налічується близько 230 річкових круїзних суден<sup>14</sup>. Динаміка обсягу перевезення туристів «УДП-пасфлот» та компанією «Червона рута» за 2008-2013 роки наведено на рис. 4. Як бачимо компанія «Червона рута» збільшила обсяг надання круїзних послуг в 2013 р. в порівнянні з 2008 р., а «УДП-пасфлот» навпаки. В той же час, звернемо увагу, що загальна кількість рейсів по річці Дніпро зросла в 2014 році на 79%, в порівнянні з 2013 роком. У 2014 році по Дніпру здійснили 5538 рейсів, з них майже 2000 - морські й іноземні. Згідно зі статистикою інформаційної служби водних шляхів України, протягом 2014 р. по Дніпру перевезли 75,778 тисяч пасажирів. Таким чином, кількість перевезень пасажирів річковим транспортом збільшилася в 5 разів. В загальному обсягу суднопотоку за навігацію 2014 р., пасажирські перевезення склали 18,13%<sup>15</sup>.



**Рис. 4. Динаміка обсягів перевезення туристів «УДП-пасфлот» та компанією «Червона рута» за 2008-2013 р.р., осіб**

Вирішальну роль в розвитку міжнародних транспортних систем, модернізації українського торгового флоту, доданню нового формату економіки морегосподарського комплексу 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<sup>16</sup>. Також серед задач - забезпечення у внутрішніх водах і територіальному морі України режиму

<sup>14</sup> Офіційний сайт ПАТ «Українське Дунайське пароплавство» [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://oaoudp.com.ua>

<sup>15</sup> Судопроходи по Днепру выросли на 79% [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [www.cargo-ukraine.com/sudoprohody-po-dnepru-vyrosli-na-79/](http://www.cargo-ukraine.com/sudoprohody-po-dnepru-vyrosli-na-79/)

<sup>16</sup> Про затвердження Морської доктрини України на період до 2035 року. Постанова Кабінету Міністрів України від 07.10.2009 № 1307 [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://zakon1.rada.gov.ua/laws/show/13072009>

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. 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. Дослідження даних статистики за 2013 – 2014 р.р., дає підстави вважати, що сектор водного транспорту економіки України в цілому може стати привабливим для розвитку круїзного бізнесу та залучення інвестицій. Так, чистий прибуток галузі у 2014 році збільшився майже у 2,3 рази, але освоєно капітальних інвестицій на 30 відсотків менше, порівняно з 2013 роком (див. табл. 2).

Таблиця 2

**Фінансові показники діяльності морської і річкової галузі України  
за 2013 – 2014 р.р.**

Назва галузі	Чистий дохід від реалізації		Собівартість послуг		Чистий прибуток		Освоєно капінвестицій	
	2013	2014	2013	2014	2013	2014	2013	2014
Морська і річкова галузь всього, тис. грн.	6726374	9006208	4316692	4790533	1161518	2658628	2157382	1564326,1

(складено автором: за джерелом <http://new.mtu.gov.ua/timeline/Analitika.html>)

Як відомо, для розвитку круїзного ринку необхідним є туристичний потенціал приморських територій. Так, наприклад, туристична інфраструктура Одеського регіону налічує 1147 закладів туристично-рекреаційного та оздоровчого призначення, з них 366 підприємств готельного комплексу, 781 установи оздоровчого профілю. Мережа туроператорів і турагентів нараховує понад 302 підприємств, серед них 57 туроператорів, 215 турагентів. Кількість суб'єктів, що здійснюють екскурсійну діяльність складає – 30 закладів. У 2013 році туристична інфраструктура області дозволяла одночасно розмістити майже 117,0 тис. туристів і відпочиваючих, що на 2,6 тис. місць більше, ніж у 2012 році. Обсяг капітальних інвестицій освоєних підприємствами туристично-рекреаційної сфери області за 9 місяців 2013 року склав 81,2 млн.грн., що на 46,5% більше ніж за аналогічний період 2012 року. Найбільша частка від загального обсягу освоєних інвестицій прийшла на діяльність готелів та інших засобів тимчасового розміщування – 48,9 млн. грн., або 60,2 %. У 2013 році обсяг податкових надходжень від сплати закладами тимчасового розміщування області туристичного збору склав 3 833,1 тис. грн., що на 11,2 % більше у порівнянні з 2012 роком. Незважаючи на негативні прояви світової

фінансової кризи, у структурі зовнішньої торгівлі послугами Одеської області, впродовж 2011-2013 рр. стабільно утримується позитивне сальдо по статті "Подорожі". В той же час, аналіз туристичних потоків в Одеській області відображає тенденцію зниження потоку в'їзного туризму та тенденцію зростання потоку виїзного туризму в регіоні. У 2013 році частка іноземного туризму складала 11%, частка зрубіжного туризму - 72%, частка внутрішнього туризму 17% у загальному туристопотоці<sup>17</sup>.

Для залучення додаткових інвестицій у галузь, наша країна могла б виступити ініціатором створення міжнародного кластера Чорноморських круїзних портів. Круїзний продукт - це той продукт, який складається з багатьох складових, він цікавий тоді, коли до його складу включено не тільки туристичні центри України, але і всі атракції портів країн акваторії Чорного моря. І цей продукт було б простіше просувати на міжнародних ринках, для того щоб перерозподіляти туристичні потоки, в тому числі і на користь портам Чорноморського регіону. Чорне море за своїм географічним положенням не є транзитним, отже, для того, щоб виділитися у самостійний напрям для масового круїзного туризму не менше 5 портів повинні мати інфраструктуру, здатну обслуговувати судна довжиною понад 300 м. Сьогодні таку інфраструктуру мають два чорноморські порти – Одеса (Україна) та Констанца (Румунія). На даний момент здійснюється модернізація потужностей з прийому пасажирів у портах Бургас (Болгарія) та Батумі (Грузія), після завершення якої Чорноморський регіон може заявити про себе як про круїзний напрям для суден масового сегменту. Проте, для цього необхідно ще модернізувати відповідну інфраструктуру українських портів під судна з посадкою нижче 8,5 м, привести портові збори і митні процедури у відповідність з європейськими нормами. Фахівці вважають, що модернізація портової інфраструктури дозволить щорічно збільшувати кількість суднозаходів в українські порти на 10-15% і щорічно приймати не менше 60 тис. туристів, згладити сезонність і забезпечити роботою туристичну галузь. А надалі приверне в чорноморський басейн і інших міжнародних круїзних операторів. План модернізації пасажирського комплексу Одеського морського порту передбачає: довести проектну потужність комплексу – до 1 млн. пасажирів; довжину причалів – до 1370 метрів; глибину біля причалу – до 11,5 метрів. Загальна вартість реалізації інвестиційного проекту – 120 млн. грн.<sup>18</sup>

Розглядаючи потенціал розвитку сегменту ринку автопаромних перевезень туристів, слід зазначити, що вантажопотоки паромних вантажів на Чорному морі, на відміну від Балтійського регіону, недостатні для завантаження великотоннажних швидкохідних паромів-катамаранів, призначених для

---

<sup>17</sup> Нездоймінов С. Г. Державне - приватне партнерство як механізм інноваційно – інвестиційного розвитку регіональної сфери туризму / С. Г. Нездоймінов, Н. М. Андреева // Socio-economic problems of management: Collective monograph. – Thorpe - Bowker®, Melbourne, Australia, 2015. - P. 264-271.

<sup>18</sup> Статистичні дані по інвестиційних проектах [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://new.mtu.gov.ua/timeline/Analitika.html>

перевезення як пасажирів, так і автотрейлерів. Однак, на наш погляд, інвесторам необхідно звернути увагу на швидкісні пароми-катамарани середнього класу, здатні перевозити пасажирів і легкові автомобілі у Чорноморському регіоні. Наприклад, 78-метровий паром-катамаран Mega Jet грецької компанії Seajets Maritime приймає на борт 750 пасажирів і 100 легкових автомобілів. Чотири дизеля 16RK270 сумарною потужністю 16 200 кВт забезпечують йому швидкість ходу 33 вузла. Пасажири «міні-круїзу» розміщуються в салонах зі зручними кріслами, є бари, місця відпочинку. В Середземноморському регіоні паром пов'язує континентальні порти Греції Пірей і Рафіна з грецькими островами Середземного моря - Тінос, Парос, Міконос та іншими. Катамарани побудовані на верфі Incat Tasmania Pty Ltd в Тасманії австралійською компанією Incat. Co, яка є зараз лідером в даній галузі суднобудування.

Зусилля України та інших країн Причорномор'я зі створення в регіоні умов для прийому круїзних суден починають приносити реальні плоди. Ще один тому доказ - ряд успішних переговорів на міжнародному форумі в Аланії (Туреччина, 2014), де українські порти отримали пропозиції від представників великих круїзних операторів. А саме:

- круїзна корпорація Azamara Club Cruises залишилися задоволеною першими чорноморськими круїзами компанії в 2013 році і на даний момент розглядає можливість розширити присутність своїх суден в регіоні;
- компанія TUI Cruises після ретельного вивчення інфраструктури портів запланувала суднозахід лайнера Mein Schiff 2 до Одеси;
- круїзний оператор Windstar Cruises також направляє свої судна в Чорне море: заплановано 7 суднозаходів в наступні 2 роки;
- лідер світового круїзного ринку, компанія Royal Caribbean Cruises Ltd як і раніше зацікавлена в можливій концесії пасажирського терміналу в порту Одеса.

В цілому фахівці визначають значний прогрес у розвитку круїзної інфраструктури портів причорноморських держав і зростаючий інтерес туристів до подорожей в цей регіон. За підрахунками туроператорів, щорічний темп зростання числа круїзів із заходом в порти Чорного моря протягом останніх п'яти років складає 10%, а в 2013 році склав рекордні 36% - 546 суднозаходів, близько 300 тис. пасажирів відвідувало туристичні центри регіону<sup>19</sup>. Крім того, особливе місце у формуванні потенціалу регіональної круїзної індустрії набувають інвестиційні та інноваційні стратегії морських портів щодо конкурентного позиціонування пасажирських терміналів по відношенню до традиційних високорозвинених сегментів круїзного судноплавства, насамперед, Середземноморського і Балтійського<sup>20</sup>.

Як підкреслюють Ю. А. Наврозова і Ю. В. Михайлова, всі види морського туризму впливають на розвиток того чи іншого регіону, проте ступінь цього

---

<sup>19</sup> Украинский порт впервые избран местом проведения генассамблеи Medcruise [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://www.uspa.gov.ua/ua/golovna/23-novosti/novosti-ampu>

<sup>20</sup> Axel Schulz. Kreuzfahrten und schiffsverkehr im tourismus / Axel Schulz, Josef Auer. - Munchen: Oldenbourg Wissenschaftsverlag GmbH, 2010. - 396 p.

впливу різна. Існує дві основні моделі розвитку морського туризму. Перша модель визначає пасивну роль морського туризму в економіці регіону, країни. Круїзний бізнес, яхтинг розглядається як різновид туристичного продукту, який пов'язан з великими інвестиціями. Пріоритетом виступає пляжний туризм, інвестиції спрямовуються в основному в готелі. Друга модель визначає активну роль морського туризму в економіці регіону, країни. Види морського туризму грають лідируючу роль, є центром розвитку в морських областях та прилеглих територіях. Такої моделі дотримуються держави Європи, зокрема, у Середземномор'ї. На думку науковців, таким шляхом рекомендується рухатись Україні. При другій моделі передбачається передача додаткових функцій на регіональний і місцевий рівень управління. Цей досвід ефективно застосований в Європі, коли в результаті успішного регіонального розвитку досягнут ефект на макроекономічному рівні<sup>21</sup>. В той же час, стримуючими факторами розвитку круїзного туризму в регіоні є наступні:

- 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 7 місяців (квітень – серпень) внаслідок несприятливих погодних умов в осінньо-зимовий період (штормів, ожеледі);
- існуючі обмеження для проходження суден через пролив Босфор, що дозволяє проходити суднам довжиною не більше 300 м.

На жаль, на даний час, круїзна навігація в порти Чорного моря ускладнена у зв'язку з військовими подіями і діючими економічними санкціями щодо портів Криму. За даними моніторингової групи BSNews, в Чорному морі з початку круїзного сезону 2015 р., станом на 27.06. 2015 року, побувало лише 10 іноземних круїзних лайнерів. У сезоні 2013 р. за той же період в Чорному морі були 25 круїзних лайнерів. У порт Одеса, з початку 2015 р. заходили 5 з 10, що побували в Чорному морі лайнерів, які здійснили 6 суднозаходів. У круїзному сезоні 2013 р. за той же період в Одеський порт заходило 16 круїзних суден, які виконали 27 заходів. Таким чином, загальна кількість круїзних суден, що заходили в Чорне море з початку круїзного сезону в 2015 році скоротилося в порівнянні з тим же періодом 2013 року в 2,5 рази (з 25 до 10). Кількість лайнерів, із заходом в Одесу, знизилася з 16 до 5 (3,2 рази), а кількість суднозаходів до Одеси в 4, 5 рази (з 27 до 6). Зауважимо, що кількість заходів в новий круїзний порт Сочі склало в 2015 році ще менше, ніж в Одесу, - 5 суднозаходів. Характерно також повна відсутність великих

---

<sup>21</sup>Наврозова Ю. А. Сущность и виды морского туризма / Ю. А. Наврозова, Ю. В. Михайлова // Развитие методов управления та господарювання на транспорті. – 2012. – № 4 (41). – С. 129 – 141.

суден світових грандів круїзного туризму - круїзи виконуються, переважно, лайнерами малої і середньої місткості<sup>22</sup>.

Отже, позиціонування України як морської держави вимагає як урахування глобальних тенденцій світової морської торгівлі, так і обліку тих інтеграційних процесів на круїзному ринку, які відбуваються в Чорноморському регіоні. Необхідність розвитку вітчизняного морегосподарського комплексу та модернізації портової інфраструктури диктується високою прибутковістю ринку круїзних послуг завдяки визнаним у світі конкурентним перевагам транспортування водними шляхами (екологічність, дешевизна, інвестиційна привабливість та ін.). Таким чином, державним органам, портам і підприємцям круїзного бізнесу необхідно зробити значні зусилля для просування Причорноморського туристичного регіону України на європейському ринку круїзного туризму. Модернізація інфраструктури круїзного судноплавства в умовах міжнародної інтеграції сприятиме розвитку суміжних галузей регіональної економіки (готельний бізнес, громадське харчування, транспорт, суднобудування, судноремонт тощо) та дозволить отримати конкурентні переваги за рахунок комерційної концентрації, спеціалізації та кооперації підприємств морегосподарського комплексу, використання кращих управлінських технологій та впровадження інновацій. Це сприяє залученню інвестицій, створює мультиплікативний ефект розвитку регіональної економіки, а отже – сприяє створенню нових робочих місць. Вирішення стратегічних завдань щодо активізації розвитку ринку туризму в Україні, враховуючи концентрацію наявних ресурсів та світовий досвід, загострення конкурентної боротьби, посилення вимог споживачів, розширення та задоволення їх потреб, обумовлюють розвиток якісних круїзних послуг. За цих умов особливого значення набуває розроблення цілісної круїзної політики держави, що на даний час не відповідає сучасним реаліям.

---

<sup>22</sup> Уменьшение числа круизных лайнеров в Черном море в 2015 уже составило 2,5 раза в сравнении с 2013 [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://www.blackseanews.net/read/101574>