

Проблеми розвитку туристичного руху на підприємствах водного транспорту України

Новітні тенденції соціально-економічного розвитку регіонів та громад потребують і оновлення інструментів регулювання регіонального розвитку. На перший план виходять інструменти, здатні забезпечити регіони та громади стимулами для пошуку власних ресурсів, стимулювати їх до активізації внутрішніх резервів розвитку. Надійним джерелом надходження інвестиційних ресурсів має стати розвиток туристичної сфери, тим більше, у кожному регіоні України зосереджена достатня кількість привабливих туристичних об'єктів, які за умови належного рекламування та підтримки можуть стати вагомим джерелом доходів місцевого бюджету. За даними Світового економічного форуму, Україна наразі використовує менш ніж третину від наявного туристичного та рекреаційного потенціалу. За експертними оцінками, при повноцінному розкритті українського туристичного потенціалу надходження до бюджетів усіх рівнів можуть становити до 10 млрд дол. США на рік, скільки отримують країни, спів вимірні з Україною за туристично-рекреаційним потенціалом [1, с. 27].

Інтеграція України в міжнародне співтовариство, реалізація стратегій регіонального розвитку, впровадження ринкових методів управління як економікою в цілому, так і окремими підприємствами сфери рекреації та туризму повинне ґрунтуватись на маркетингових дослідженнях динаміки туристичного потоку та попиту на регіональний туристичний продукт, який виробляється і пропонується в регіонах України [2, с.78]. Одним із показників розвитку туризму може слугувати обсяг туристичного потоку, що кількісно відображує фактичне перебування туристів на даній території. Як відомо, позицію країни на міжнародному туристичному ринку визначають за допомогою сальдо туристичного балансу, – це різниця між обсягами в'їзного та виїзного туризму. Розглядаючи структуру туристичного потоку країни можна зробити висновок про потенціал розвитку окремих напрямків туризму. У 2014 році розподіл між окремими видами туризму в Україні становив:

загальна кількість обслугованих туристів – 2216957 осіб (100,00%); в'їзний туризм – 16618 осіб (0,75%); виїзний туризм – 1925344 особи (86,85%); внутрішній туризм – 274995 осіб (12,40%) (див. табл. 1) [3]. За офіційними даними джерел статистики, досліджень науковців щодо стану організованого туризму, Україна є туристичною країною, яка відправляє своїх громадян більше ніж приймає іноземців на своїй території [4]. До політичної кризи, питома вага в'їзного туризму у загальному обсязі складала 7,21% у 2013 р. та 9,80% у 2012 р. Зменшується питома вага внутрішнього туризму в цілому в державі, як у відносному, так і в абсолютному вираженні – у 2012 р. вона становила 24,00%, а у 2014 р. – 12,40%. Дослідження джерел статистики щодо загального обсягу туристів в регіонах України за 2012 - 2014 рр., вказує що позитивне значення даного показника спостерігається тільки у м. Київ, а найбільше зменшення у відсотковому вираженні у Луганській, Донецькій, Чернігівській та Кіровоградській областях (див. рис. 1).

Таблиця 1

Розподіл туристів по видах туризму у 2012 – 2014 рр., (осіб) [3]

Регіон	Роки	Зміни у 2012 – 2014, %	Загальна кількість туристів	у т. ч. по видах туризму		
				в'їзний	виїзний	внутрішній
Україна	2012	Зменшення на 17,29%	2680507	262465	1774737	643305
	2013		3067747	221272	2270001	576474
	2014		2216957	16618	1925344	274995
Структура туристопотоку	2012	-	100,00%	9,80%	66,20%	24,00%
	2013			7,21%	74,00%	18,79%
	2014			0,75%	86,85%	12,40%
Одеська область	2012	Зменшення на 37,32%	51808	9509	30628	11671
	2013		46845	6959	33910	5976
	2014		32475	2954	24987	4534
Структура туристопотоку	2012	-	100,00%	18,35%	59,12%	22,53%
	2013			14,85%	72,39%	12,76
	2014			9,10%	76,94%	13,96%

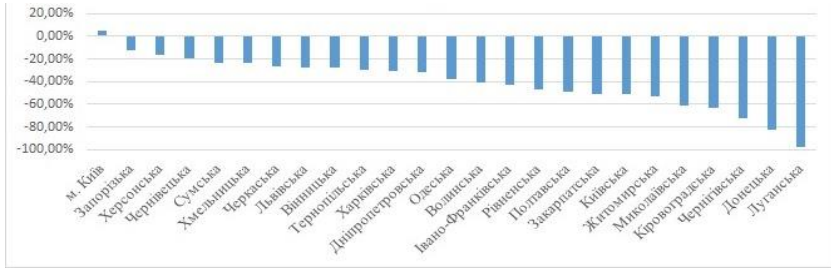


Рис. 1. Зміна загального обсягу туристів в регіонах України за 2012 - 2014 рр. [3]

З огляду на те, що міжнародний туристичний рух набуває масового характеру і охоплює всі транспортні засоби перевезення, досить актуальним є визначення тенденцій розвитку туризму на водному транспорті. Сучасні дослідження функціонування водного туризму в Причорноморських регіонах України вказують, що серед основних проблем галузі, найбільш вагомими є недостатні обсяги залучення інвестицій щодо модернізації портової круїзної та туристичної інфраструктури, у будівництво круїзного флоту. Так інвестиції в галузі транспорту у загальному обсязі капітальних інвестицій економіки України за 2013-2014 рр., скоротилися майже у двічі. А обсяг інвестицій в секторі водного транспорту в 2014 році, складає 0,2 млрд. грн або 1% в загальному обсязі галузевих інвестицій (див. рис. 2) [4].

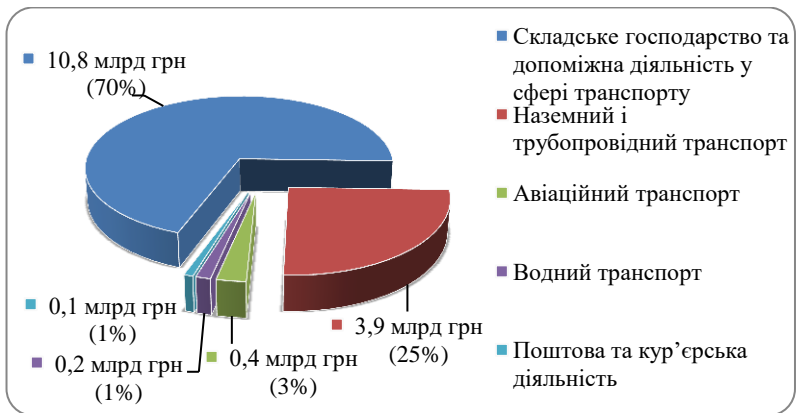


Рис. 2. Розподіл інвестицій в сфері транспорту за секторами в 2014 р., млрд грн.

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. Порти Чорноморського регіону в цілому мають достатньо великий туристично-рекреаційний потенціал для розвитку круїзного туризму. З кожним роком збільшується 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%. За даними дослідження щодо розвитку потенціалу ринку круїзного туризму України, відмітимо що річкові пасажирські перевезення, на відміну від морських, почали скорочуватися починаючи з 2006 р. до 2013 р. Загальна кількість пасажирів скоротилося більш ніж у 3 рази - з 2022 тис. пас. (2006 р.) до 631 тис. пас. (2013 р.) (табл. 2) [5; 6].

Таблиця 2

Динаміка перевезень пасажирів річковим транспортом України у 2006 - 2013 роках, (тис. пас.)*

Показники	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Пасажирів, всього	2022,0	1852,0	1552,0	1512,0	985,0	963,0	723,0	631,0
у т. ч. за видами сполучення:								
у внутрішньому	2000,6	1825,9	1536,0	1502,1	974,4	944,8	712,5	632,2
у міжнародному	21,3	25,7	15,8	9,5	10,8	18,0	10,2	7,9
із них круїзне:								
Одеська область	20,9	25,7	15,8	9,5	10,8	18,0	10,2	7,9
м. Київ	0,4	—	—	—	—	—	—	—

*згруповано автором за даними [5; 6, с. 71-72]

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 судновласників 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, спрямованих 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 [7].

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 складала 5,5-7%. При цьому потужності українського річкового круїзного флоту формують 8 суден загальною одночасною місткістю 1618 пасажирів - місць. Внутрішній річковий круїзний туристичний продукт формують круїзна судноплавна компанія «Червона рута» (р. Дніпро) та департамент «УДП-пасфлот» (р. Дунай) судноплавної компанії «Українське дунайське пароплавання» (УДП). 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. Динаміка обсягу перевезення туристів «УДП-пасфлот» та компанією «Червона рута» за 2008-2013 роки наведено на рис. 3. 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 судно - потоку за навігацію 2014 р., пасажирські перевезення склали 18,13% [8].

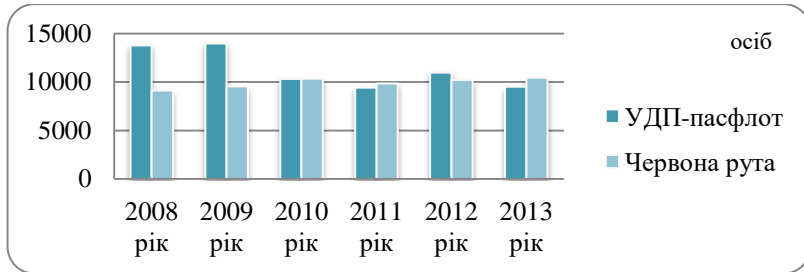


Рис. 3. Динаміка обсягів перевезення туристів «УДП-пасфлот» та компанією «Червона рута» за 2008-2013 р.р., осіб [8]

В той же час, скорочення вітчизняного річкового флоту, технічне і моральне старіння суден, незадовільний стан інфраструктури, зокрема наближення до аварійного стану значної кількості гідротехнічних споруд, відсутність коштів для державного фінансування розвитку річкової інфраструктури та недостатня зацікавленість інвесторів брати участь у її розбудові вплинуло на загальний обсяг пасажирообороту річкового транспорту за регіонами України (див. табл. 3) [6, с. 87].

Таблиця 3
Пасажирооборот річкового транспорту за регіонами (млн. пас. км)

Україна та регіони	2000	2005	2010	2011	2012	2013	2014
Україна	26,7	53,7	41,6	44,5	39,5	33,5	24,8
регіони							
Дніпропетровська	0,9	1,4	–	0,3	0,3	0,6	0,4
Запорізька	6,8	6,7	0,6	1,3	1,4	1,0	0,9
Київська	–	0,0	0,0	0,1	0,1	0,1	0,01
Миколаївська	2,5	2,1	–	0,6	0,4	0,4	0,4
Одеська	...	31,6	24,5	26,2	24,7	17,6	20,3
Полтавська	0,0	0,0	–	–	–	–	–
Тернопільська	–	0,2	0,2	0,2	0,3	0,2	0,3
Херсонська	8,7	4,6	–	2,2	2,1	1,7	2,1
Чернігівська	0,5	0,5	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3
місто							
Київ	7,3	6,6	16,0	13,3	9,9	11,6	0,1

Найбільш скорочення пасажирообороту річкового транспорту з 2005 року спостерігається у Запорізькому регіоні, майже у 7 раз.

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. 4).

Таблиця 4

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

Назва галузі	Чистий дохід від реалізації		Собівартість послуг		Чистий прибуток		Освоєно кап. інвестицій	
	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 даними [4]

Необхідно відзначити, що в той час, як в усьому світі спостерігається тенденція до відродження судноплавства внутрішніми водними шляхами як найбільш економічного та екологічного виду транспорту, в Україні скорочується попит на річкові перевезення і, відповідно, зменшуються обсяги перевезень вантажів і пасажирів, скорочується кількість торговельних суден, в тому числі під національним прапором, відповідно зменшуються валютні надходження держави, отримані від роботи флоту, та податкові відрахування до державного та місцевих бюджетів [9]. Науковці 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 крупних 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 [4]. 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. Лідер світового круїзного ринку, компанія Royal Caribbean Cruises Ltd як і раніше зацікавлена в можливій концесії пасажирського терміналу в порту Одеса. На даний час, круїзна навігація в порти Чорного моря ускладнена у зв'язку з діючими економічними санкціями щодо анексії Криму. 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 бути привабливими щодо прийому туристів.

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. 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 [10].

Отже, залучення інвестицій в модернізацію інфраструктури круїзного судноплавства в регіонах України сприятиме розвитку суміжних галузей економіки та дозволить отримати конкурентні переваги за рахунок комерційної концентрації, спеціалізації та кооперації підприємств річкового та морського комплексу, використання кращих управлінських технологій та впровадження інновацій. Таким чином, своєчасний аналіз факторів та загальних тенденцій ринку, які впливають на стан туристичного руху на водному транспорті, дозволить запропонувати економічні інструменти стимулювання регіонального розвитку сфери

рекреації та туризму, сформувати напрями регіональних стратегій приваблення туристів.

ЛІТЕРАТУРА:

1. Економіка регіонів у 2015 році: нові реалії і можливості в умовах започаткованих реформ – К.: НІСД, 2015. – 92 с.
2. Нездойминов С. Г. Туристический поток – фактор конкурентоспособности региона / С. Г. Нездойминов // *Arg Administrandi*. – 2014. - № 3. – С. 78-83.
3. Шикіна О. В. Аналіз структури туристичних потоків Одеської області / О. В. Шикіна, І. Л. Ліптуга // *Глобальні та національні проблеми економіки – електронне наукове фахове видання*. – Миколаїв, 2015. – №7. – С. 114–127.
4. Статистичні дані по інвестиційних проектах [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://new.mtu.gov.ua/timeline/Analitika.html>
5. Транспорт і зв'язок України в 2012 р. / Статистичний збірник Державної служби статистики. – Київ, 2013. – С. 122.
6. Транспорт і зв'язок України – 2014 р. / Статистичний збірник Державної служби статистики. – Київ, 2015. – С. 71–72.
7. 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-ukrayni-problemyi-zadachy-y-meryi-po-razvytyuu-y-effektivnomu-yspolzovanyu/>
8. Нездойминов С. Г. Круїзний ринок України в умовах міжнародної інтеграції регіонів / С. Г. Нездойминов // *Глобальні та національні проблеми економіки – електронне наукове фахове видання*. – 2015. – №6. – С. 565–570.
9. Механізми ефективного використання та розвитку потенціалу транспортно - дорожнього комплексу України. – К.: НІСД, 2014. – 60 с. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.niss.gov.ua/content/articles/files/tdk-e0796.pdf>
10. Нездойминов С. Г. Основы круизного туроперейтинга: учебное пособие / С. Г. Нездойминов. – Херсон: Издатель Гринь Д. С., 2013. – 320 с.