

Секція 3  
*Нездоймінов С.Г., к.е.н., доцент,  
доцент кафедри туристичного та готельно-ресторанного бізнесу  
Малишко А.В.  
студентка 4 курсу  
Одеський національний економічний університет  
2072945@gmail.com*

## **СУЧАСНИЙ СТАН ТА ШЛЯХИ РОЗВИТКУ КРУЇЗНОГО ТУРИЗМУ В УКРАЇНІ**

Динаміка розвитку світового круїзного ринку та досвід інших країн свідчить, що для успішного функціонування круїзного туризму в державі, необхідним є впровадження комплексу системних інноваційно-інвестиційних заходів, які передбачено Морською доктриною України на період до 2035 року. Круїзне судноплавство виконує ряд найважливіших функцій ефективного використання приморського розміщення виробничого і туристично-рекреаційного потенціалу морегосподарського комплексу регіонів [1, с. 43].

У 2016 році світова круїзна індустрія нараховувала 315 круїзних суден з загальним обсягом наданих послуг на суму близько 35,5 млрд. доларів. В круїзних портах обслуговано близько 23,2 млн туристів. Порти Чорноморського регіону мають досить великий потенціал для розвитку круїзного туризму. Тільки в Одеської області зосереджено 4500 пам'яток культурної спадщини, 12 міст області занесені до Списку історичних населених місць України. Понад 100 об'єктів культурної спадщини мають статус пам'яток національного значення, що створили Одещині імідж одного із найбільш відомих і популярних, насамперед через свою самобутність, регіонів для відвідування туристами.

Як показують дані, туристи з чорноморських країн (Росія, Україна і Грузія) складають 1,7% європейського круїзного ринку. Щорічно європейські круїзи приваблюють понад півмільйона пасажирів (80% з них європейські і 20% з Північної Америки). Динамічно розвиваються і річкові круїзи в Азії. Наприклад, на річці Янцзи в Китаї число міжнародних пасажирів складає майже 150 000 осіб, причому щороку будуються нові і більш великі річкові

судна [2]. В Україні середній термін експлуатації річкового флоту складає 21 – 25 років, лише 18 % флоту має вік менший, ніж 20 років. Технічний стан річкового флоту постійно погіршується. Значна частка суден наближається до критичного терміну служби [3]. Відсутність коштів для державного фінансування розвитку інфраструктури та недостатня зацікавленість приватних інвесторів брати участь у її розбудові, створили загрозу розвитку річкових круїзних подорожей.

Відзначимо, що до військових дій та анексії Криму, за період 2010 – 2014 років, заходи міжнародних круїзних лайнерів до портів України зросли на 40% [4, с. 207]. Компанія «Червона Рута» організовувала круїзні подорожі типу «річка-море», за маршрутом Київ – Одеса – Ялта – Київ. Після анексії Криму, міжнародні круїзні компанії припинили суднозаходи до кримських портів, що змінило навігацію круїзного флоту у Чорноморському регіоні. На жаль, на даний час, круїзний ринок в регіоні знаходиться в стані занепаду. З року в рік кількість пасажирських суднозаходів до Одеси скорочується. Іноземні круїзні компанії продовжують уникати заходи в Чорне море на тлі мілітаризації анексованого Криму, військових конфліктів на Донбасі і в Сирії.

В 2013 році Одесу відвідали 148 круїзних лайнерів, у 2014 році планувалося 159 суднозаходів, а зайшли всього 28. У 2015 одеський порт відвідали 13 круїзників, в 2016-му - лише 5, а в 2017 році 13. За круїзний сезон 2018 року було обслуговано близько 2,5 тис. іноземних туристів за програмою 11-денних кругових круїзів на т/х «Вікінг-Синеус» з Києва до Одеси, з заходами в Херсон, Запоріжжя, Дніпро і Кременчук. Даний маршрут був розроблений туроператором спеціально для туристичного ринку США. За інформацією оператора ТОВ «Вікінг Україна», співпраця з американцями вимагало від української сторони якісного сервісу, тому у всіх портах заходу компанія-судновласник обслуговувала туристів із США тільки власними гідами, і тільки власними автобусами, які слідували попереду теплохода береговим маршрутом. На всі 14 круїзів завантаженість теплохода туристами,

становила 95-100%. В навігацію 2019 року "Вікінг Синеус" планує виконати 16 круїзних рейсів між Києвом і Одесою [5].

На нашу думку, подальший розвиток круїзного туризму буде залежати виключно від динаміки вирішення існуючих проблем залучення інвестицій щодо модернізації транспортної та туристичної інфраструктури, організації просування регіональних туристичних центрів та управління попитом на туристичний продукт.

Одним з круїзних напрямків, який найбільш динамічно розвивається у Європі є водні подорожі річкою Дунай, що має протяжність транспортних шляхів 2 850 км від південної Німеччини до румунського узбережжя Чорного моря. Починаючи з 2011 року діє «Стратегія ЄС для Дунайського регіону», у відповідності до якої всі країни, територією яких протікає Дунай, спільно працюють над збільшенням обсягу річкових перевезень, з урахуванням вимог збереження навколишнього природного середовища. Ця водна артерія є частиною проекту створення Рейнсько-Дунайського транспортного коридору, який має поєднати національні та міжнародні транспортні потоки в тому числі використовуючи річковий транспорт [6].

Ще однією проблемою розвитку індустрії круїзів є відсутність сучасної портової інфраструктури, відповідних нових пасажирських суден, а також існування різних національних правил з охорони навколишнього середовища, безпеки судна, навігації і пасажирів, тощо. Таким чином, необхідно, щоб договірні і економічні зв'язки між портами України та круїзними компаніями розроблялись як довгострокові проекти. Ця співпраця повинна бути не просто діловими відносинами, а складним «договором» для співпраці між компаніями – місцевими і центральними органами влади, забезпечення сталого розвитку туристичних районів, безпосередньо пов'язаних з економічною ефективністю, екологічною охороною морських і наземних територій. Вдалим прикладом може бути співпраця щодо залучення іноземних інвестицій між авіакомпаніями та аеропортами в багатьох країнах світу.

Отже, аналіз регіональних чинників з урахуванням загального вектору розвитку круїзного ринку, дозволить в подальшому запропонувати заходи інвестиційного стимулювання модернізації круїзної інфраструктури України. Відмічається формування певних тенденцій щодо перерозподілу сегментів структури річкових круїзних потоків в регіонах країни. Позиціонування України як морської держави вимагає розгляду глобальних тенденцій на світовому круїзному ринку, в регіоні Чорного моря. Розвитку круїзного туризму буде сприяти розробка у співробітництві з ЄС стратегії модернізації річкового транспорту на основі національної транспортної політики. Необхідність розвитку круїзного туризму в державі визначається високою прибутковістю ринку туристично-рекреаційних послуг.

### **Список використаної літератури**

1. Нездойминов С., Андреева Н. Морской круизный бизнес как вектор международной интеграции морехозяйственного комплекса Украины // Економіст. – 2014. – №. 7. – С. 43-45.
2. Repositioning Cruises. [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://www.repositioncruises.com/cruise-industry/>
3. Стратегічний план розвитку річкового транспорту на період до 2020 року. Наказ Міністерства інфраструктури України 18 грудня 2015 № 543. [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://mtu.gov.ua/files/Стратегія%20річкового%20Додаток%20до%20наказу%20543.p>
4. Нездойминов С. Г. Дослідження туристичного руху на водному транспорті в Україні / С. Г. Нездойминов, Н. М. Андреева // Маркетинг і менеджмент інновацій. – 2017. – № 1. – С. 205 – 212.
5. В Одессе завершился круизный сезон [Електронний ресурс] – Режим доступу: <https://odesa.depo.ua/rus/odesa/v-odesi-zavershivsvya-kruyizniy-sezon->
6. Окороков А. М., Вернигора Р. В., Цупров П. С. Річковий транспорт України: сучасний стан та перспективи використання [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://tsst.diit.edu.ua/article/view/85886>