

УДК 008(379.83)

О.С. Ляховська

## СТАН ТА ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ КРУЇЗНОГО ТУРИЗМУ В УКРАЇНІ ПОЧАТКУ ХХІ СТОЛІТТЯ

За статистикою Всесвітньої туристичної організації (ВТО), щорічний стабільний приріст туристів, що використовують ті або інші форми морських круїзів, складає 8%. За прогнозами іноземних компаній до 2017 р. у світі налічуватиметься 24 млн. круїзних туристів. Нині щороку подорожують морем майже 15 млн. осіб. На підставі вищенаведеного особливої важливості набуває вивчення стану круїзного туризму в Україні, що і зумовлює актуальність дослідження.

Поняття «круїзний туризм» у вітчизняній науковій літературі практично не зустрічається. Ані в «Туристському словникові-довідникові» В. Федорченка і І. Мініч [20], ані в одному з «найсвіжіших» видань із красномовною назвою «Сучасні різновиди туризму» М. Кляпа і Ф. Шандора [6] про круїзний туризм і згадки не має. Деякі відомості про стан та перспективи розвитку круїзного туризму в світі, зокрема в Україні, містяться в роботах М. Данчик, Є. Кізілової, Є. Тіщенко. Між тим, цей термін інтенсивно вживається в публікаціях у вітчизняних ЗМІ. Словосполучення «круїзний туризм» вживає Голова Ради з питань туризму і курортів України Є. Самарцев у статті «Куди пришвартується білий лайнер?», надрукованій у газеті «Урядовий кур'єр» і присвяченій проблемам, що стоять на шляху розвитку цього виду туризму в сучасній країні [16]. Про проблеми відродження круїзного туризму пише директор Одеського морського порту М. Павлюк [13]. Підтримує цю тему й Г. Берьозкіна [2].

«Круїзний туризм» – поняття для вітчизняної науки нове, хоча круїзи – як вид туризму – мають понад столітню історію.

Етимологічно слово круїз (від англ. cruise) означає морську подорож, зазвичай – по замкнутому колу, з поїздками з портів у внутрішні райони країн. Утім, на сьогодні використовується більш широка трактовка цього поняття. Так, автори «Туристського словника-довідника» під круїзом розуміють туристську поїздку «з використанням транспортних засобів (як правило, водних) не тільки для перевезення, але і як засобів розміщення, харчування і обслуговування. У туристській практиці активно реалізується програма круїзів на морських і річкових маршрутах» [20; 72]. Що стосується визначення круїзу, то А. Бабкін розуміє це як мандрівку на водних видах транспорту, що включає берегові екскурсії, огляд визначних пам'яток портових міст, різноманітні розваги на борту морських і річкових лайнерів [1]. М. Єфремова не вживає поняття «круїзний туризм», не виділяє окремо і круїзи, згадуючи останні лише в контексті екзотичного туризму. Утім, автор веде мову про морській і річковий туризм, морські подорожі, під якими має на увазі лише яхтинг, і відносить їх до пригодницького туризму [4].

На початку ХХІ ст. круїзна індустрія стала сектором туристської індустрії, що розвивається швидкими темпами. Україна почала знову залучатися до круїзного туризму, однак реалізують ці круїзи зарубіжні компанії. Публікації вітчизняних фахівців як сфери туризму (Є. Самарцев), так і працівників сфери морських перевезень (М. Павлюк) на цю тему свідчать про проблеми, що існують сьогодні в Україні на цьому перспективному напрямі. Тому *метою статті є* розгляд тенденцій і перспектив розвитку круїзного туризму України початку ХХІ ст.

Розвиток круїзного туризму залежить від багатьох чинників, що сприяють залученню туристів у регіон, у першу чергу – наявність привабливих культурних, історичних, природних визначних пам'яток; стабільність економіки; безпека; наявність комфортабельних умов та високого рівня сервісу. Якщо перший чинник наявний в Україні в достатній

кількості, то інші знаходяться у складному становищі і потребують змін і удосконалення. Головною проблемою є обсяги інвестування морської галузі. Досі держава не приділяє достатньої уваги розвитку круїзного туризму, а навпаки, значна частка прибутку портів забирається в бюджети різного рівня, що, в свою чергу, призупиняє їх розвиток. Адже порти могли б само інвестуватися і така проблема, як наявність розвиненої портової інфраструктури, причальної лінії понад 600 м, майданчики для висадки пасажирів та паркування автобусів, наявність у портах сучасних пасажирських терміналів і відповідних умов для швидкого обслуговування круїзних суден, туристична інформація іноземними мовами, могли б уже вирішитися.

Сьогодні інфраструктура українських портів не пристосована для прийому мегалайнерів; виключенням може бути лише Одеський морський порт, який може приймати судна завдовжки не менше 240 м з осіданням 8,5 м. [10]. Проте, для розвитку круїзного туризму не достатньо лише покращити інфраструктуру українських портів, необхідно розвивати й міську інфраструктуру – аеропорти, якісні дороги, місця для паркування екскурсійного автотранспорту тощо.

Як зауважила С. Очкуленко, директор компанії «Рамут-Севастополь», кількість українських туристів, що купують круїзи, зростає. І як би відправними точками круїзів були вітчизняні порти, охочих було б набагато більше. Але, на жаль, наша інфраструктура поки до цього не готова. Якщо в Одесі є готелі з великою кількістю номерів, то злітно-посадочна смуга аеропорту не дозволяє приймати літаки будь-якого класу. В Севастополі ж немає ні відповідного аеропорту, в зв'язку з не високою пропускною спроможністю військового аеродрому Бельбек, ні достатньої кількості готелів [8]. А сьогодні це питання взагалі є проблематичним.

Про розвиток круїзного і яхтового туризму в Ялті, свідчить і мер міста С. Ілаш: планується проведення комплексної реконструкції й модернізації порту, що передбачає розвиток усієї інфраструктури цього об'єкта. Роботи в гавані розпочалися в 2014 р. Як зазначив мер, комплексне будівництво сучасної яхтової марини міжнародного рівня дасть змогу залучити в Ялту круїзні судна найвищого класу й розвивати яхтовий туризм. Прийнята програма реконструкції торкнеться також і будівництва інфраструктури порту – ресторанів, готелів, конференц-зал та інших об'єктів рекреаційної галузі [5].

У липні минулого року міжнародна компанія «Royal Caribbean International» оголосила про готовність профінансувати реконструкцію порту Ялти й аеропорту м. Сімферополь. Обсяг інвестування в реконструкцію може становити майже 500 млн. доларів США [5].

Щоб перетворити порт Ялти в один із круїзних центрів Чорноморського регіону та зробити його конкурентоспроможним, інвестори проведуть масштабну модернізацію основних фондів підприємства і збільшать його потужності. Крім того, в результаті розширення портового басейну порт зможе одночасно приймати по 4 «мегасудна» довжиною понад 200 метрів і пасажировмісністю понад 1,5 тис. осіб. Як стверджують експерти цього напрямку, протягом найближчих 10 років круїзний бізнес на Чорному морі зростатиме на 10-15% щороку, що, безумовно, матиме позитивний вплив на українську економіку [5]. І знову ж таки за вирішення відповідних політичних умов.

Не лише готовність зарубіжних круїзних компаній профінансувати розвиток інфраструктури портових міст, а й синхронізація законодавства України та Європейського Союзу в рамках Угоди про асоціацію й зону вільної торгівлі стане стимулом для розвитку в Україні і, зокрема, Криму міжнародного круїзного туризму. На думку О. Нетецької, найбільш об'єднуючий вид туризму для європейських країн, що мають вихід до морів, і прибуткова складова для їхніх економік – круїзний туризм. Гарантуючи іноземним суднам у своїх портах таке ж ставлення, як і до суден під власним національним прапором, Україна залучить круїзних туристів з інших країн у чорноморські міста, що мають унікальні історичні, культурні та туристичні визначні пам'ятки [12]. Але ж знову виникає проблема

поліпшення адміністративної системи, що спростить процедуру митного і паспортного контролю (включаючи одержання віз, що могло б бути організоване на борті судна) є необхідним.

Особливістю вітчизняного ринку круїзного туризму є майже повна відсутність внутрішніх туристів. Після невдалих спроб відродити вітчизняний круїзний флот, українці повністю переорієнтувалися переважно на європейські круїзи, активно пропоновані світовими круїзними компаніями через вітчизняних тур. операторів. Однак з кожним роком збільшується стрічний потік іноземних туристів, які на іноземних судах плывуть до України.

В інтерв'ю віце-президента з комерційного розвитку найбільшої компанії Royal Caribbean Cruises Джона Терсек, яке він давав ЦТС, зазначається, що круїзний туризм у чорноморських портах може зацікавити американців і британців, які вже багато подорожували. «Їм не потрібна Венеція чи Флоренція, вони втомилися від Барселони, вже бачили всі чудеса світу і шукають чогось нового. Ось для таких клієнтів те, що може запропонувати Чорне море і чорноморські порти, може бути цікавим» [10].

В останні роки Одеський порт докладно зусиль для розвитку круїзного пасажирського судноплавства на Чорному морі. Ще 2006 р. адміністрація порту розробила довгострокову програму, розраховану на залучення в гавань чималої кількості океанських лайнерів провідних туроператорів світу [9]. Першим кроком на шляху реалізації розробленої портом програми стало відновлення 2008 р. членства підприємства в Асоціації круїзних портів Середземного і Чорного морів «Med Cruise». У тому ж році порт приступив до поетапної реконструкції причалів для прийому суперлайнерів великих розмірів [9].

Восени 2008 р. на базі підприємства проведена I міжнародна конференція «Black Sea Cruises», в рамках якої вдалося організувати діалог між представниками портів, туристичних організацій, морських агентств та світових круїзних компаній. Завдяки форуму, чорноморський регіон отримав якісну рекламу на світовому ринку, що призвело до розширення подальшого співробітництва з круїзними компаніями щодо збільшення судно заходів на Чорне море. Тоді ж вперше за всю історію порту в гавань зайшов круїзний теплохід довжиною понад 294 м – Queen Victoria. І в тому ж році вперше за майже 20 років було обслуговано рекордну кількість пасажирів – 136,3 тис. осіб.

Друга конференція – «BlackSea Cruises-2010» – принесла конкретні результати: віце-президент компанії «Royal Caribbean International» Дж. Терсек висловив намір компанії інвестувати в розвиток українських круїзних портів до 120 млн. дол. США. За словами Ю. Васькова, Віце-прем'єр, Міністр інфраструктури України створив робочу групу, до якої увійшли представники Мінінфраструктури, портів та уряду АР Крим для укладання інвестиційного договору з розвитку портів Ялта і Севастополь. У 2012 р. на базі Одеського порту відбулася III міжнародна конференція «Black Sea Cruises» [9].

На даний час у Чорному морі розвивається, переважно, в'їзний круїзний туризм, темпи розвитку якого поступаються темпам розвитку Середземноморського круїзного напрямку, на якому за останні роки обсяг перевезень збільшився на 17,6 %. Що стосується України, крім в'їзного круїзного туризму, як окремий напрям формується організація круїзів за маршрутом «ріка-море», зокрема, Дніпром з виходом до Чорного моря. Вже функціонують маршрути «Київ-Одеса», «Київ-Севастополь-Вилкове-Одеса», «Київ-Севастополь-Одеса-Тулча» (Румунія), «Київ-Севастополь-Одеса», які охоплюють і м. Херсон, круїзи по Дунаю [11]. З українських компаній Тартус-тур, яка є круїзним туроператором, спеціалізується на річкових круїзах шляхом прямого фрахтування теплоходів високого рівня комфортності в Українського Дунайського пароплавства, а також у Німеччини, Голландії, Франції і Швейцарії [17].

З метою залучення іноземних туристів до України, починаючи з 1997 р., ВАТ «Українське Дунайське пароплавство» здійснює розробку та впровадження круїзних маршрутів із заходженням пасажирських суден до портів міст Ізмаїл і Вилкове, де туристам надаються екскурсійні послуги. Впродовж 10 років вдалося сформуванати достатньо активний

попит на ці круїзи на європейському туристичному ринку, внаслідок чого щорічно понад 5000 тис. іноземних туристів відвідують українську частину дельти Дунаю. З 1999 р. туристичний підрозділ ВАТ «Українське Дунайське пароплавство» організовує водні екскурсії з Усть-Дунайська в дельту Дунаю для іноземних туристів, що здійснюють дніпровські круїзи. З 2004 р. до м. Вилкове здійснюють судозаходи круїзні теплоходи зарубіжних судноплавних компаній, а екскурсійне обслуговування іноземних туристів забезпечується туристичним підрозділом ВАТ «Українське Дунайське пароплавство». Починаючи з 2006 р. іноземні туристи відвідують м. Ізмаїл, де їм пропонується оглядова екскурсія з відвідуванням визначних пам'яток культури і архітектури міста: Свято-Покровського собору, діорами «Штурм фортеці Ізмаїл», картинної галереї Ізмаїла та фольклорна програма [11]. Пропонує Тартус-тур і круїз «Перлини Румунії, Болгарії і Туреччини» Чорним морем з Одеси за маршрутом «Одеса – Констанца – Несебр – Стамбул – Одеса» на теплоході типу «ріка-море» «Т. Шевченко» [17]. Компанія Gess-tour, офіс якої розташований у Севастополі, пропонує круїзи «Одеса – Стамбул» (Туреччина) на п'ятипалубному вантажопасажирському судні [11], а також – морські круїзи навколо Криму. У літньому сезоні 2007 р., після 16-літньої перерви, Національний перевізник України – Судноплавна компанія «Укрферрі» відновила круїзні рейси відомим у минулому маршрутом Кримсько-Кавказької лінії «Одеса-Ялта-Сочі-Стамбул-Одеса». На жаль, спроби українських компаній відродити улюблену всіма Кримсько-Кавказьку лінію теж не мали успіху [11]. Значну роботу з розвитку і популяризації круїзного туризму в Одеському регіоні здійснює туроператор ТОВ «Лондон Скай Тревел». Так, у 2004 р. компанія пішла на певний ризик, запровадивши напрям «Одеса-Варна-Одеса» на катамарані «Кримська стріла». І цей ризик виправдався. Незабаром довелося впроваджувати додатковий рейс і зараз катамаран прямує з Одеси до Золотих Пісків двічі на тиждень [11].

Провідними туристичними операторами області з обслуговування круїзних туристів є ТОВ «Юджинія Тревел». Туристичний підрозділ служби пасажирського флоту ВАТ «Українське Дунайське пароплавство» працює з 1992 р. Основним видом діяльності підрозділу є організація круїзів Дунаєм для вітчизняних і іноземних туристів на пасажирських судах ВАТ «УДП» [11].

Про поживлення ринку круїзного туризму свідчить і зростання кількості спеціалізованих туристичних компаній, що пропонують тури українським вояжерам. Вже цього року до таких компаній як «Троянда Вітрів», «Експрес Вояж», «Укрферрі тур», «Антарес» (все – Київ), «Центр круїзів України», «Сильвер Лайнс», «Диліжанс» (все – Одеса), Expert Cruise (Харків), приєдналися ще не менше п'яти туроператорів зі своїми мережами турагентських фірм [8]. За 15 років існування круїзної лінії від Пасау (Німеччина) до української частини дельти Дунаю в порти Ізмаїл та Вилково було здійснено 597 суднозаходів круїзних суден Українського Дунайського пароплавства, іноземних фрахтувальників та судовласників. 76.933 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 Вилкову та автобусних – Ізмаїлом. За цей період отримано 1. 257. 380 євро доходів [18].

Що стосується перспектив розвитку круїзного туризму в Україні, то вони в пов'язані з ухваленням Закону про морські порти, що відкриває можливості круїзним операторам розвивати необхідну інфраструктуру. Організація Чорноморського економічного співробітництва (ОЧЕС) доручила робочій групі зі співробітництва в галузі туризму спільно з робочою групою з транспорту цієї організації вивчити питання щодо започаткування проекту з розвитку круїзного туризму у регіоні ОЧЕС [3]. Остання підтримала ініціативу України щодо розвитку круїзного туризму в акваторії Чорного моря. На засіданні робочої групи зі співробітництва в галузі туризму досягнуто домовленості просувати Чорноморський регіон як один із провідних туристичних напрямів світу. Окремо планується концентруватися на просуванні культурологічних маршрутів у регіоні Чорного моря.

Україна пропонуватиме Одесу, Ялту та Севастополь.

У рамках II Київського міжнародного туристичного форуму, що проходив у жовтні 2013 р., відбулося засідання робочої групи ОЧЕС зі співробітництва в галузі туризму. На засіданні була ухвалена відповідна Декларація міністрів, відповідальних за туризм держав-членів ОЧЕС. Міністри держав-членів ОЧЕС доручили робочій групі зі співробітництва в галузі туризму розробити практичні кроки для ефективної реалізації положень цієї Декларації [3].

Отже, круїзний туризм у Чорному морі справа дійсно перспективна та вигідна. Круїзний туризм заслуговує на більшу увагу як влади, так і інвесторів, оскільки має значний потенціал розвитку, бо навіть у сучасних складних економічних умовах демонструє активний розвиток. На даний час у Чорному морі розвивається, переважно, в'їзний круїзний туризм, оскільки свого флоту в Україні нема, а для купівлі круїзних теплоходів потрібні чималі кошти. Та й круїзна інфраструктура також вимагає великих вкладень. В обов'язкові вимоги круїзних компаній входить наявність довгого глибоководного причалу, наявність розвиненої портової інфраструктури, майданчику для висадки пасажирів та паркування автобусів, наявність у портах сучасних пасажирських терміналів і відповідних умов для швидкого обслуговування круїзних суден, туристична інформація іноземними мовами. На жаль, в Україні гідні умови поки може надати лише Одеса. Міжнародні круїзні оператори готові інвестувати кошти в поліпшення інфраструктури портів, але українське законодавство поки не передбачає подібної форми державно-приватного партнерства. Тому на даний час, розмови про те, що ми відкриті для іноземних інвестицій, поки залишаються лише розмовами, а найбільш гальмівним фактором у розвитку круїзного туризму є відсутність уваги та підтримки з боку влади.

#### Список використаної літератури

1. **Бабкин А. В.** Специальные виды туризма [Електронний ресурс] / А. В. Бабкин. – Режим доступу: [http://tourlib.net/books\\_tourism](http://tourlib.net/books_tourism).
2. **Березкина А.** Для продвижения черноморского круизного бренда / А. Березкина // Порты Украины. – № 2 (114). – 2012. – Режим доступу: <http://portsukraine.com>.
3. **Вілкул О.** Урядовий портал: [Електронний ресурс]. ОЧЕС підтримала ініціативу України щодо розвитку круїзного туризму в акваторії Чорного моря – Режим доступу: <http://xn-7sbdfn1asfd4akiebyfbd.xn1amh/kmu.com.ua>.
4. **Ефремова М. В.** Основы технологии туристского бизнеса: уч. пос. / М. В. Ефремова. – М. : Изд-во «Ось-89», 2001. – 192 с.
5. **Інформаційно-аналітичний бюлетень КМУ** [Електронний ресурс]: В Україні продовжує розвиватися круїзний і яхтовий туризм. – Режим доступу: <http://info-kmu.com.ua>.
6. **Кляп М. П.** Сучасні різновиди туризму / М. П. Кляп, Ф. Ф. Шандор. – К. : Знання, 2011. – 334 с.
7. **Круїзний туризм** [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://culture.odessa.gov.ua>.
8. **Круїзний туризм** [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://sudak.in.ua>.
9. **Круїзний туризм: Розкрити потенціал Одеси** [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.port.odessa.ua>.
10. **Круїзний туризм у Криму** [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.magazine-rest.in.ua>.
11. **Круїзний туризм в Україні** [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://forstudents.at.ua>.
12. **Нетецкая Е.** Ассоциация Украины и Евросоюза позволит развивать в Крыму международный круизный туризм / Е. Нетецкая // <http://crimea>.
13. **Павлюк Н. П.** Развитие пассажирских перевозок в Одесском порту в исторической перспективе / Н. П. Павлюк // Гостиничный и ресторанный бизнес. – № 1. – 2009. – С. 21–24.
14. **Перстньова Н.** Чорне море, білий теплохід... Чи під силу Україні круїзний туризм?

/ Н. Перстньова // Дзеркало тижня. – № 40. – 24 жовтня 2008. – <http://news.finance.ua>.

15. *Пріоритети розвитку морського господарського комплексу України в умовах глобалізації: аналітична доповідь* / А. О. Филипенко, В. В. Баришнікова; за ред. А. О. Филипенко; Регіон. філія нац. ін-ту стратегічн. досліджень у м. Одесі. – О. : Фенікс, 2013. – 168 с.

16. *Самарцев Є.* Україна може стати серйозним гравцем на світовому ринку морських круїзів / Є. Самарцев // <http://www.ukurier.gov.ua>.

17. *Сайт компанії Tartustour* [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [www.tartustour.com.ua](http://www.tartustour.com.ua).

18. *Тищенко О. В.* Круїзне судноплавство як чинник розвитку приморських регіонів України. Аналітична записка / О. В. Тищенко, А. О. Филипенко [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.niss.gov.ua>.

19. *Урядовий кур'єр* [Електронний ресурс]: В Україні розвиватимуть круїзний туризм в акваторії Чорного моря. – Режим доступу: <http://www.ukurier.gov.ua>.

20. *Федорченко В.* Словник-довідник туристських термінів / В. Федорченко, І. Мініч. – К. : Дніпро, 2000. – 156 с.

### Резюме

Здійснено аналіз сучасного стану круїзного туризму в Україні, розглянуто складності та проблеми, що сповільнюють його розвиток, визначено можливі напрями їх подолання.

**Ключові слова:** круїз, круїзний туризм, порт, інфраструктура.

### Summary

***Lyahovska O. State and prospects of development of cruise tourism in Ukraine in the beginning of XXI century***

In the article the analysis of the modern state of cruising tourism is resulted in Ukraine, it is considered complication and problem, which slow his development and possible directions of their overcoming are definite.

**Key words:** cruise, cruising tourism, port, infrastructure.

### Аннотация

Анализируется современное состояние круизного туризма в Украине, рассмотрены проблемы, сдерживающие его развитие, определены возможности их преодоления.

**Ключевые слова:** круиз, круизный туризм, порт, инфраструктура.

*Надійшла до редакції 29.12.2013 р.*