

Розділ 4

Проблеми управління інноваційним розвитком

УДК 338.48 (477)

JEL Classification: L83, L92, O18, R41, R58

Нездоймінов Сергій Георгійович,

*канд. екон. наук, доцент, доцент кафедри туристичного та готельно-ресторанного бізнесу,
Одеський національний економічний університет (м. Одеса, Україна);*

Андрєєва Наталя Миколаївна,

*д-р екон. наук, старший науковий співробітник,
професор кафедри маркетингу,
Одеський національний економічний університет (м. Одеса, Україна)*

ДОСЛІДЖЕННЯ ТУРИСТИЧНОГО РУХУ НА ВОДНОМУ ТРАНСПОРТІ В УКРАЇНІ

У статті проведено дослідження сучасного стану перевезень туристів на водному транспорті. Виявлено найбільш істотні проблеми водних пасажирських перевезень, що впливають на розвиток туристичного потоку в регіонах України. Обґрунтовано необхідність модернізації сектору водного пасажирського транспорту. Доведено, що розвиток туристичного руху на підприємствах водного транспорту створює умови для динамічного збалансованого розвитку регіональної сфери туризму та рекреації. Запропоновано економічні інструменти забезпечення розвитку сфери круїзного туризму та надання послуг туристам.

Ключові слова: туристичний потік, підприємства водного транспорту, регіон, інвестиції, інфраструктура круїзного туризму.

DOI: 10.21272/mmi.2017.1-18

Постановка проблеми. Надійним джерелом надходження інвестиційних ресурсів повинен стати розвиток туристичної сфери, тим більше, що у кожному регіоні України зосереджена достатня кількість привабливих туристичних об'єктів, які за умови розвитку транспортної інфраструктури можуть стати вагомим джерелом доходів місцевого бюджету. В умовах посилення конкуренції на сучасному етапі розвитку економіки України перед вітчизняними підприємствами водного транспорту постає проблема формування динамічного попиту на послуги щодо транспортування туристів до туристичних ресурсів та атракцій у регіонах України. Сьогодні водний сектор транспорту потребує оптимізації діяльності річкових та морських портів, модернізації портової інфраструктури щодо прийняття міжнародних круїзних туристів, збільшення відповідальності за задоволеність споживачами якістю та кількістю послуг.

Аналіз останніх досліджень та публікацій. Сучасні процеси управління розвитком транспортної сфери круїзного бізнесу досліджує низка зарубіжних учених, серед яких варто виділити М. Вогеля, А. Папатханасіса, Б. Вольбера [1], Р. Бошнягу, С.Е. Кока, Ф. Сореску [2]. Значний внесок в опрацювання теоретичних і практичних проблем з організації обслуговування

туристів на підприємствах водного транспорту зробили автори: В.В. Жихарева, яка досліджувала проблеми розвитку сучасного круїзного судноплавства [3]; Н.А. Логунова, яка провела аналіз складових круїзного продукту [4]; І.Я. Антоненко і І.Л. Мельник, які запропонували механізм управління інноваціями на українських підприємствах круїзного бізнесу [5] та ін. У цілому їх висновки зводяться до необхідності розвитку потенціалу круїзного судноплавства, міжнародної інтеграції транспортних комунікацій держави, інноваційно-інвестиційних проектів формування круїзного туристичного продукту, модернізації інфраструктури морських портів України. Проте науковий доробок не охопив проблеми забезпечення туристичного руху на водному транспорті в приморських регіонах України, що актуалізує потребу в подальших наукових дослідженнях у цьому напрямі. Відповідно до Морської доктрини України на період до 2035 р. основними завданнями державної морської політики є підтримка й розвиток водного транспорту на сучасному технологічному, екологічному, соціальному рівнях для забезпечення задоволення потреб українського суспільства, конкурентоспроможності на світовому ринку [6].

Мета дослідження. Визначення сучасних тенденцій та перспектив розвитку туристичного потоку на підприємствах водного транспорту; розроблення (на підґрунті світового досвіду) практичних рекомендацій щодо розвитку круїзного туризму та активізації відродження туристичних перевезень водними шляхами в Україні.

Основні результати дослідження. За даними Світового економічного форуму, Україна наразі використовує менше 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, співрозмірні з Україною за туристично-рекреаційним потенціалом [7, 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 повинні ґрунтуватися на маркетингових дослідженнях динаміки туристичного потоку та попиту на регіональний туристичний продукт, що виробляється і пропонується у регіонах України.

Масштабність туристичного руху обумовила попит на транспортування туристів до туристично-рекреаційних територій та організацію подорожей на водному транспорті. Одним із показників розвитку туризму може бути обсяг туристичного потоку, що кількісно відображає фактичне перебування туристів на певній території. Розглядаючи структуру туристичного потоку країни, можна констатувати про наявність потенціалу розвитку окремих напрямків туризму в Україні. У 2015 році розподіл серед окремих видів туризму в Україні мав такий вигляд: загальна кількість обслужених туристів – 2 019 576 осіб (100,00%), в'їзний туризм – 15 159 осіб (0,75%); виїзний туризм – 1 647 390 осіб (81,57%); внутрішній туризм – 357 027 осіб (17,68%). За офіційними даними статистики, досліджень науковців щодо стану організованого туризму, Україна є туристичною країною, що відправляє своїх громадян більше, ніж приймає іноземців на своїй території. До політичної кризи питома вага в'їзного туризму у загальному обсязі становила 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 2015 р. – 17,68% [8].

Як свідчить світовий досвід, сучасні транспортні послуги є невід'ємною складовою здійснення подорожі, умовою розвитку туризму і належать до основних послуг туристичної галузі. Якість, обсяг і характер транспортних послуг у туризмі залежать від рівня розвитку транспортного комплексу і стану транспортної інфраструктури як невід'ємних складових господарського комплексу країни. Туристичний потік, у свою чергу, забезпечує водному пасажирському транспорту обсяги діяльності, ритмічність його руху, а структура туристичного попиту впливає на

географію перевезень, організаційні форми діяльності. Туристичні транспортні послуги, що здійснюються за видами пасажирського транспорту і надаються практично на всіх етапах подорожування, є основою комплексного туристичного продукту.

Аналіз даних щодо розподілу витрат суб'єктів туристичної діяльності України на послуги транспортування туристів за видами транспорту у 2012-2015 рр. свідчить про загальне їх збільшення на 26,4% [10]. Але скорочення кількості пасажирських суден, придатних до експлуатації, пропозицій перевізників водного транспорту призвело до зменшення витрат туристичних підприємств на транспортування туристів водними шляхами на 81,3 %, а в Одеській області, яка є приморським регіоном, майже в чотири рази (див. табл. 1). Як бачимо, найбільша питома вага припадає на авіаперевезення, водний туризм за останні 3 роки тяжіє до спаду. Дослідження джерел статистики щодо витрат туристичних підприємств на перевезення туристів водним транспортом у регіонах України дає підстави вважати, що найбільш популярним цей вид туризму є у туристів Дніпропетровського, Одеського, Черкаського регіонів та м. Києва [10].

Таблиця 1 – Розподіл витрат суб'єктів туристичної діяльності України на послуги транспортування туристів за видами транспорту у 2012-2015 рр. (тис. грн)
(складено авторами за даними [9; 10])

Регіон	Роки	Зміни у 2012-2015, %	Загальний обсяг витрат на послуги транспортування туристів	зокрема за видами транспорту		
				залізничний транспорт	повітряний транспорт	водний транспорт
Україна	2012	збільшення на 26,4%	1 825 956,8	18 009,3	1 752 427,0	11 057,9
	2013		1 584 743,1	30 651,3	1 455 693,9	24 410,1
	2014		1 565 247,4	16 773,1	1 521 721,7	3 282,1
	2015		2 308 483,1	12 865,5	2 243 680,6	7 915,8
Одеська область	2012	зменшення на 72,5%	120 019,1	4 444,0	103 389,1	9 481,2
	2013		38 540,9	7 546,7	28 923,0	947,6
	2014		39 716,2	5 458,4	29 795,6	2 520,6
	2015		33 042,9	2 307,2	28 171,1	1 773,5

Серед основних проблем галузі, на наш погляд, найбільш вагомими є недостатні обсяги залучення інвестицій щодо модернізації портової, круїзної та туристичної інфраструктур, у будівництво сучасного круїзного флоту. Так, інвестиції в галузі транспорту у загальному обсязі капітальних інвестицій економіки України за 2013-2014 рр., скоротилися майже удвічі. Обсяг інвестицій у секторі водного транспорту в 2014 році становив 0,2 млрд грн, або 1% у загальному обсязі галузевих інвестицій [11]. Аналіз проблем розвитку туристичного потоку круїзного ринку показав, що для успішного функціонування ринку водного туризму необхідний комплексний розвиток усіх елементів круїзного судноплавства і відповідної йому інфраструктури. 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 морському транспорті. У період з 2010 по 2014 рік кількість суднозаходів до портів України збільшилася 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 2009 р. Загальна кількість пасажирів скоротилася більш ніж у 2 рази – із 1 512 тис. пас. (2009 р.) до 631 тис. пас. (2013 р.) (табл. 2) [12].

Скорочення пасажирських перевезень було викликано їх нерентабельністю і зменшенням кількості пасажирських суден, придатних до експлуатації. Високі ставки оплати за кредитами, обтяжливі податки, вищі, ніж стягуються з судновласників в інших країнах, призвели до скорочення річкового флоту, його фізичного й морального зносу.

Таблиця 2 – Динаміка перевезень пасажирів річковим транспортом України у 2009-2013 роках (тис. пас.) (складено авторами за даними [12; 13])

Показники	2009	2010	2011	2012	2013
Пасажирів, усього	1512,0	985,0	963,0	723,0	631,0
зокрема за видами сполучення:					
у внутрішньому	1502,1	974,4	944,8	712,5	632,2
у міжнародному	9,5	10,8	18,0	10,2	7,9
із них круїзне:					
Одеська область	9,5	10,8	18,0	10,2	7,9

Примітка: Дані за 2014-2015 рр. вилучено з метою забезпечення виконання вимог Закону України «Про державну статистику» щодо конфіденційності даних

В умовах ринкової трансформації економіки державні установи виявилися нездатними підготувати і здійснити реформування галузі; вжити ефективних заходів, що спрямовані на створення сучасної портової інфраструктури, розвиток підприємств водного транспорту, які б забезпечили обслуговування туристичного потоку, перевезення туристів на водних шляхах держави, впровадження необхідних інструментів підтримки і регулювання діяльності пасажирського флоту, спираючись на досвід інших країн. Таким чином, кризові явища в галузі призвели до того, що перевезення пасажирів річковим транспортом становлять 0,01% у загальному перевезенні пасажирів у державі у 2015 р. (див. рис. 1) [13, с. 68].

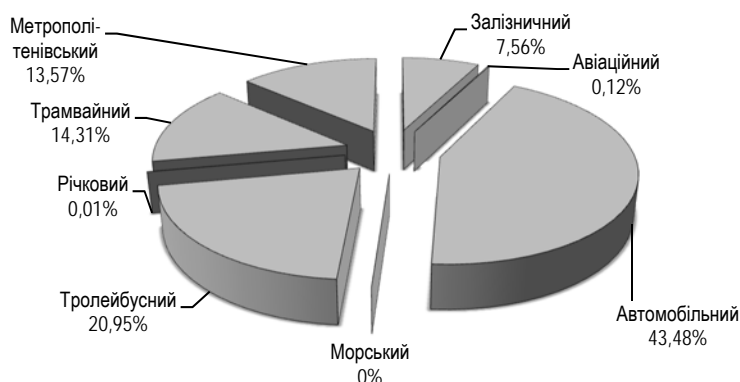


Рисунок 1 – Розподіл окремих видів транспорту у загальному відправленні (перевезенні) пасажирів у 2015 р.

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 становила 5,5 – 7%. Потужності українського річкового круїзного флоту формують 8 суден загальною одночасною місткістю 1 618 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 пароплавання» (УДП). Дослідження свідчать, що за обсягами внутрішніх пасажирських перевезень річкою Дунай у

2013-2014 рр. річковий флот України значно поступається Румунії та Болгарії в міжнародних туристичних перевезеннях і становить 6% від загального обсягу міжнародних перевезень туристів річкою Дунаєм [14].

Звернемо увагу на позитивні тенденції, пов'язані з попитом на водні подорожі. Так, загальна кількість рейсів річкою Дніпром зросла у 2014 році на 79% порівняно з 2013 роком. У 2014 році річкою Дніпром здійснили 5 538 рейсів, із них майже 2 000 – морські й іноземні. Згідно з даними інформаційної служби водних шляхів України упродовж 2014 р. річкою Дніпром перевезли 75,778 тис. пасажирів. У загальному обсязі суднопотоку за навігацію 2014 р. пасажирські перевезення становили 18,13%. У той самий час найбільше скорочення пасажирообороту річкового транспорту за регіонами з 2005 року спостерігається у Одеському регіоні, майже у 11 разів, а в цілому по Україні – у 6,7 раза (див. табл. 3) [12; 13, с. 85].

Таблиця 3 – Пасажирооборот річкового транспорту за регіонами у 2005-2015 рр. (млн пас. км) (складено авторами на підставі [12; 13])

Україна та області	2005	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Україна	53,7	41,6	44,5	39,5	33,5	24,8	8,0
області							
Дніпропетровська	1,4	–	0,3	0,3	0,6	0,4	0,5
Запорізька	6,7	0,6	1,3	1,4	1,0	0,9	1,2
Київська	0,0	0,0	0,1	0,1	0,1	0,01	–
Миколаївська	2,1	–	0,6	0,4	0,4	0,4	0,3
Одеська	31,6	24,5	26,2	24,7	17,6	20,3	2,9
Тернопільська	0,2	0,2	0,2	0,3	0,2	0,3	0,3
Херсонська	4,6	–	2,2	2,1	1,7	2,1	2,4
Чернігівська	0,5	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,2
Місто Київ	6,6	16,0	13,3	9,9	11,6	0,1	0,2

Необхідно зазначити, що в той час, як у всьому світі спостерігається тенденція до відродження судноплавства внутрішніми водними шляхами як найбільш привабливого з економічної точки зору, більш екологічно чистого виду транспорту, то в Україні скорочується попит на річкові перевезення. Відповідно до цього зменшуються обсяги перевезень вантажів і пасажирів, скорочується кількість торговельних суден, зокрема під національним прапором. Наслідком зазначених тенденцій є зменшення валютних надходжень, отриманих від роботи флоту, та скорочення податкових відрахувань до державного та місцевих бюджетів.

Дослідження даних статистики дає підстави вважати, що сектор морського 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 раза [11]. Фахівці визнають, що модернізація портової інфраструктури дозволить щорічно збільшувати кількість суднозаходів в українські порти на 10-15% і забезпечити роботою туристичну галузь. На сьогодні круїзна навігація у порти Чорного моря ускладнена у зв'язку з чинними 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 прийняття туристів. За підрахунками туроператорів, щорічний темп зростання круїзів із заходом у порти Чорного моря упродовж останніх п'яти років становить 10%, а у 2013 році становив рекордні 36% – 546 суднозаходів, близько 300 тис. пасажирів відвідувало туристичні центри регіону. За оцінками експертів, 6,12 млн пасажирів круїзних суден вирушили у круїзи з портів Європи у 2015 році. Європейський ринок збільшився на 111% за останні десять років. Як свідчать дані 2015 року, туристи з чорноморських країн (Росія, Україна і Грузія) становлять до 1,7% європейського круїзного ринку [15].

Серед істотних проблем необхідно відзначити, що попит на річкові круїзні подорожі як

сучасного сектору індустрії туризму та розваг уже переважив техніко-економічні спроможності пасажирського українського флоту. Експлуатація круїзних суден згідно із сьогоденними стандартами круїзного судноплавства є низькоефективною, особливо в період сезонного спаду. Пасажирський флот, що працює на Дніпрі та Дунаї, фізично та морально застаріває. Практично усі пасажирські круїзні судна були побудовані ще до 1990 року та не повною мірою відповідають вимогам туристів. Український пасажирський флот переходить до категорії найбільш застарілого. Судна українських судновласників мають низький порівняно із західними річковими пасажирськими суднами рівень комфорту та високі експлуатаційні витрати. Деяких потужних морських портів держава лишилася завдяки анексії Криму в 2014 році, а суднобудівні та судноремонтні заводи перебувають на межі виживання. Для відродження туристичних перевезень водними шляхами в державі «потрібно розробляти інвестиційні проекти, що дозволять у короткі терміни побудувати й ефективно використовувати малотоннажний флот, розрахований на вітчизняного та іноземного туриста» [16, с. 40].

На нашу думку, в умовах обмеженості фінансових ресурсів для розвитку високовартісних регіональних об'єктів транспортної інфраструктури України необхідно максимально реалізувати можливості, що надає співробітництво з ЄС у рамках політики сусідства для розвитку на території України маршрутів транс'європейської транспортної мережі, міжнародних транспортних коридорів та нових транснаціональних транспортних осей. Формування механізму забезпечення розвитку туристичного руху на водному транспорті в регіонах держави, на нашу думку, повинно базуватися на впровадженні заходів щодо залучення приватних інвестиційних ресурсів підприємців сфери туризму та рекреації; удосконалення туристичної логістики портової інфраструктури; фрахту або купівлі вторинного іноземного круїзного флоту за рахунок кооперації туроператорів та українських портів; розміщення замовлень на проектування та будівництво малих засобів транспортування на суднобудівних заводах Миколаєва, призначених для регулярних перевезень Дніпром; перезавантаження круїзної лінії маршруту «Намісто Славутича» з орієнтацією на попит внутрішнього туристичного ринку; участі у маркетингових заходах Асоціації круїзних портів Середземного та Чорного морів.

Висновки та перспективи подальших досліджень. Дослідження сучасних підходів щодо розвитку туристичного руху на водному транспорті вимагають від підприємств галузі забезпечити прискорення модернізації транспортної інфраструктури туризму. Сектор водного транспорту працює більш ефективно, ніж інші галузі національної економіки. Основна роль у складі водного транспорту в більшості країн світу належить морським торгівельним портам. Саме тому позиціонування України як морської держави вимагає урахування глобальних тенденцій світової морської торгівлі та визначення інтеграційних процесів на туристичному ринку, що відбуваються в приморських регіонах держави. Необхідність розвитку вітчизняного транспортного комплексу і портової інфраструктури диктується високою прибутковістю ринку туристичних послуг завдяки визнаним у світі конкурентним перевагам транспортування водними шляхами (екологічність, дешевизна, інвестиційна привабливість та ін.). Отже, залучення інвестицій у будівництво національного річкового флоту та модернізація інфраструктури круїзного туризму в регіонах України сприятиме розвитку суміжних галузей економіки й дозволить отримати конкурентні переваги за рахунок комерційної концентрації, спеціалізації та кооперації підприємств річкового й морського комплексу, використання кращих управлінських технологій і впровадження інновацій. Таким чином, своєчасний аналіз факторів та загальних тенденцій ринку пасажирських перевезень, що впливають на стан туристичного потоку на водному транспорті, дозволить запропонувати сучасні інструменти стимулювання розвитку туризму.

Подальші дослідження будуть спрямовані на комплексне оцінювання інноваційного потенціалу вітчизняних круїзних компаній, розроблення рекомендацій щодо створення механізмів стимулювання їх інноваційної діяльності.

Розділ 4 Проблеми управління інноваційним розвитком

1. Vogel M. The business and management of ocean cruises / M. Vogel, A. Papathanassis, B. Wolber // CABI. – 2012. – 296 p.
 2. Bosneagu R. Management and Marketing Elements in Maritime Cruises Industry. European Cruise Market / R. Bosneagu, C.E. Coca, F. Sorescu // EIRP Proceedings. – 2015. – Vol. 10. – PP. 350-351.
 3. Жихарева В.В. Современные тенденции развития рынка круизного судоходства / В.В. Жихарева // Развитие методов управления та господарювання на транспорті. – 2012. – № 39 (2). – С. 153-166.
 4. 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.
 5. Антоненко І.Я. Механізм управління інноваційним круїзним туристичним продуктом / І.Я. Антоненко, І.Л. Мельник // Економічний часопис-XXI. – 2015. – № 1-2(2). – С. 313-319.
 6. 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/>.
 7. Економіка регіонів у 2015 році: нові реалії і можливості в умовах започаткованих реформ. – К.: НІСД, 2015. – 92 с.
 8. Nezdoyminov S. Regional Trends of the Tourist Flow in Ukraine / S. Nezdoyminov, O. Shykina // International Journal of Innovative Studies in Sociology and Humanities. – 2016. – Vol.1,1. – P. 12-18.
 9. Туристична діяльність в Україні у 2014 році: статистичний збірник. – Київ: Державна служба статистики України, 2015. – 76 с.
 10. Туристична діяльність в Україні у 2015 році: статистичний збірник. – Київ: Державна служба статистики України, 2016. – 76 с.
 11. Статистичні дані по інвестиційних проектах [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://new.mtu.gov.ua/timeline/Analitika.html>.
 12. Транспорт і зв'язок України – 2014 р. / Статистичний збірник Державної служби статистики. – Київ, 2015. – С. 71-72.
 13. Транспорт і зв'язок України – 2015 р. / Статистичний збірник Державної служби статистики. – Київ, 2016. – С. 67-68.
 14. Статистика Дунайського судоходства в 2013-2014 гг. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.danubecommission.org/uploads/doc/STATISTIC/Stat%2020132014%20RU.pdf>.
 15. CLIA Contribution of Cruise Tourism to the Economies of Europe – 2015. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.cliaeuropa.eu/8-latest-news/86-cruise-industry-continues-to-deliver-positive-contributions-to-europe-s-economy>.
 16. Котлубай В.О. Відродження прибережних пасажирських перевезень в системі морського туризму України / В.О. Котлубай // Збірник наукових праць Державного економіко-технологічного університету транспорту. Сер.: Економіка і управління. – № 26. – 2013. – С. 36-42.
1. Vogel, M., Papathanassis, A., & Wolber, B. (Ed.). (2012). The business and management of ocean cruises. CABI [in English].
 2. Bosneagu, R., Coca, C.E., & Sorescu, F. (2015). Management and Marketing Elements in Maritime Cruises Industry. European Cruise Market. *EIRP Proceedings, Vol 10*, 350-351 [in English].
 3. Zhikhareva, V.V. (2012). Sovremennyye tendentsyy razvityiya rynka kruiznoho sudokhodstva [Modern market development trends of cruise shipping]. *Rozvytok metodiv upravlinnia i hospodariuvannia na transporti – Development of Management and Transport Management, Vol. 39, 2*, 153-166 [in Russian].
 4. Lohunova, N.A. (2013). Mirovoi rynek kruiznoi industri: osobennosti formirovaniia i perspekivy razvitiia [The global market for the cruise industry: features of formation and development prospects]. *Visnyk Berdianskoho universytetu menedzhmentu i biznesu – Bulletin of Berdyansk University of Management and Business, Vol. 2, 22*, 29-34 [in Russian].
 5. Antonenko, I., & Melnyk, I. (2015). Mekhanizm upravlinnia innovatsiynym kruiznym turystychnym produktom [Mechanism of Innovative Cruise Tourism Products Managing]. *Ekonomicnij Casopis-XXI – Economic Annals-XXI, Vol. 1-2, 2*, 59-62 [in Ukrainian].
 6. Pro zatverdzhennia Morskoi doktryny Ukrayiny na period do 2035 roku. Postanova Kabinetu Ministriv Ukrayiny vid 07.10.2009 # 1307. [Order of the Cabinet of Ministers of Ukraine (October, 07, no 1307, 2009. On approval of the Marine Doctrine of Ukraine till 2035)]. (2009). *zakon1.rada.gov.ua*. Retrieved from <http://zakon1.rada.gov.ua/laws/show/> [in Ukrainian].
 7. *Ekonomika rehioniv u 2015 rotsi: novi realiyi i mozhlyvosti v umovakh zapochatkovanykh reform. [The region's economy in 2015: new realities and opportunities in terms of reforms initiated]*. (2016). Kyiv: NISD [in Ukrainian].
 8. Nezdoyminov, S., & Shykina, O. (2016). Regional Trends of the Tourist Flow in Ukraine. *International Journal of Innovative Studies in Sociology and Humanities, Vol.1, 1*, 12-18. ijssh.org/articles. Retrieved from <http://ijssh.org/articles/2016-2/volume-1-issue-1/> [in English].
 9. *Turystychna diialnist v Ukrayini u 2014 rotsi: statystychnyy zbirnyk [Tourist activity in Ukraine in 2014: Statistical Yearbook]*. (2015). Kyiv: State Statistics Service of Ukraine [in Ukrainian].
 10. *Turystychna diialnist v Ukrayini u 2015 rotsi: statystychnyy zbirnyk. [Tourist activity in Ukraine in 2015: Statistical Yearbook]*. (2016). Kyiv: State Statistics Service of Ukraine [in Ukrainian].
 11. Statystychni dani po investytsiynnykh proektakh [Statistical data about investment projects]. *new.mtu.gov.ua*. Retrieved from: <http://new.mtu.gov.ua/timeline/Analitika.html> [in Ukrainian].
 12. *Transport i zviyazok Ukrayiny – 2014 r: statystychnyy zbirnyk. [Transport and Communications of Ukraine – 2014*

Statistical digest of the State Statistics Service. (2015). Kyiv: State Statistics Service of Ukraine [in Ukrainian].

13. *Transport i zviazok Ukrainy – 2015 r. statystychnyy zbirnyk. [Transport and Communications of Ukraine – 2015. Statistical digest of the State Statistics Service]*. (2016). Kyiv: State Statistics Service of Ukraine [in Ukrainian].

14. Statystyka Dunayskoho sudokhodstva v 2013-2014 hh. [Statistics Danube navigation in 2013-2014]. (2015). www.danubecommission.org. Retrieved from <http://www.danubecommission.org/uploads/doc/RU.pdf> [in Russian].

15. CLIA Contribution of Cruise Tourism to the Economies of Europe – 2015. (2016). www.cliaeuropa.eu. Retrieved from <http://www.cliaeuropa.eu/8-latest-news/86-cruise-industry-continues-to-deliver-positive-contributions-to-europe-s-economy> [in English].

16. Kotlubai, V.A. (2013). Vidrodzhennia pryberezhnykh pasazhyrskykh perevezen v systemi morskoho turyzmu Ukrayiny [Renaissance coastal passenger transport system in marine tourism Ukraine]. *Zbirnyk naukovykh prats' Derzhavnoho ekonomiko-tehnolohichnoho universytetu transportu. Ser.: Ekonomika i upravlinnya – Proceedings of the State Economic and Technological University of Transport. Series.: Economics and Management*, 26, 46-52 [in Ukrainian].

С.Г. Нездойминов, канд. экон. наук, доцент, доцент кафедры туристического и гостинично-ресторанного бизнеса, Одесский национальный экономический университет (г. Одесса, Украина);

Н.М. Андреева, д-р экон. наук, старший научный сотрудник, профессор кафедры маркетинга, Одесский национальный экономический университет (г. Одесса, Украина)

Исследования туристического движения на водном транспорте в Украине

В статье проведено исследование современного состояния перевозок туристов на водном транспорте. Выявлены наиболее существенные проблемы водных пассажирских перевозок, влияющие на развитие туристического потока в регионах Украины. Обоснована необходимость модернизации сектора водного пассажирского транспорта. Доказано, что развитие туристического движения на предприятиях водного транспорта создает условия для динамичного сбалансированного развития региональной сферы туризма и рекреации. Предложены экономические инструменты обеспечения развития сферы круизного туризма и предоставления услуг туристам.

Ключевые слова: туристический поток, предприятия водного транспорта, регион, инвестиции, инфраструктура круизного туризма.

S.H. Nezdoymynov, Candidate of Economic Sciences, Associate Professor, Associate Professor of the Department of Tourism and Hotel and Restaurant Business, Odessa National Economic University (Odessa, Ukraine);

N.M. Andryeyeva, Doctor of Economics, Sr. Researcher, Professor of the Department of Marketing, Odessa National Economic University (Odessa, Ukraine)

Studies of tourist traffic on the water transport in Ukraine

The aim of the article. Determination of the problems associated with the operation of water transport enterprises, influencing the development of tourist flow in the regions of Ukraine. Investigation of the relationship between the problems of the cruise ports of the Black Sea regional infrastructure and related sectors of the economy, defining the nature of the impact of tourist traffic factors to ensure the competitiveness of the water transport enterprises.

The results of the analysis. In the process of this study the authors used methods of analysis and synthesis, induction and deduction (used in determining the factors that affect the tourist flows in the regions of Ukraine), systematization and generalization (to clarify the problems of port infrastructure modernization and development of measures to ensure the service of tourists on water transport, systematization of the key aspects of the development of tourist traffic in the coastal regions, and in general on the waterways of the country).

Systemic problems in the functioning of water transport enterprises are determined. Inner connections have been established between the problems of modernization of the water transport sector in the region and the process of activating of tourism movement. Economic instruments for regional development of the cruise tourism are proposed. Water transport sector, which included leading role of commercial sea port, in most countries with access to the sea and ocean routes, operating more efficiently than other sectors of the national economy. Positioning of Ukraine as a maritime state requires a consideration of global trends of world maritime trade and keeping of integration processes in the tourism market, taking place in regions of the state. The need of the domestic transport sector and port infrastructure dictated by the high profitability of tourism market through recognized competitive advantages of waterway transport (environmental friendliness, low cost, investment attractiveness, etc.).

Conclusions and directions of further researches. The scientific novelty of the research is the identified system of measures to ensure the revitalization and development of the tourist movement at the enterprises of water transport in the regions of Ukraine and influence the formation of the investment attractiveness of the industry and the regions as a whole. Determining the nature of the links between measures to modernize the infrastructure of cruise tourism and the management of competitiveness of the regional tourism product allows to create an effective regional tourist flow control system in the coastal regions of the country.

The results can be used for further research in this area, as well as in the practice of shipping companies as an integral element in the formation of investment strategies, as well as local governments to improve management of tourism flow and competitiveness of the regional tourism product.

Keywords: tourist flow, water transport companies, region, investments, infrastructure of cruise tourism.

Отримано 06.10.2016 р.