УДК 656.224

Вячеслав Котлубай

ВІДРОДЖЕННЯ ПРИБЕРЕЖНИХ ПАСАЖИРСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ У СИСТЕМІ МОРСЬКОГО ТУРИЗМУ УКРАЇНИ

Стаття присвячена розгляду організаційних питань розвитку туристичної індустрії, як першого кроку для відродження прибережних пасажирських перевезень у Чорноморсько-Азовському басейні зокрема й у приміських сполученнях в Одеському регіоні. Розглядаються сучасні тенденції розвитку туризму у світі та в Україні, а також основні організаційні передумови та загальні технічні можливості відродження пасажирських перевезень.

Ключові слова: *прибережні пасажирські перевезення, туризм, туристична інфраструктура, пасажирські судна, туристична індустрія.*

В статье рассматриваются организационные вопросы развития туристической индустрии, как первого шага для возрождения прибрежных пассажирских перевозок в Черноморско-Азовском бассейне в том числе и пригородных сообщениях в Одесском регионе. Рассматриваются современные тенденции развития туризма в мире и в Украине, а также основные организационные предпосылки и общие технические возможности возрождения пассажирских перевозок.

Ключевые слова: *прибрежные пассажирские перевозки, туризм, туристическая инфраструктура, пассажирские суда, туристическая индустрия.*

The organizational development issues of tourism industry, as a first step for the revival of coastal passenger traffic in the Black Sea and Azov Sea basin including suburban traffic in the Odessa region are discussed in the article. The modern trends of tourism development in the world and in Ukraine, as well as basic organizational background and general technical capabilities are examined.

Keywords: *coastal passenger traffic, tourism, tourist infrastructure, passenger ships, tourist industry.*

Постановка проблеми. На даний час транспортна система України не повною мірою готова до забезпечення морських пасажирських перевезень у потрібних обсягах. Внаслідок недостатнього розвитку нормативно-правової бази і низького інвестиційного потенціалу морських пасажирських перевезень збільшується ступінь зносу існуючих технічних засобів, погіршується їх структура, не забезпечується належна безпека руху тощо. Ще більше все це ускладнює жорстка конкуренція з боку інших морських держав, що унеможливлює розвиток вітчизняного ринку пасажирських перевезень та створює реальну загрозу економічній безпеці держави.

Невід'ємною частиною ринку пасажирських перевезень є морський туризм. Взагалі туризм є однією з провідних галузей економіки, яка за швидкі темпи розвитку

© Котлубай В. О., 2013

визнана економічним феноменом минулого сторіччя. У багатьох країнах туризм відіграє значну роль у формуванні валового внутрішнього продукту, активізації зовнішньоторговельного балансу, створенні додаткових робочих місць, забезпеченні зайнятості населення. Проте в Україні туризм поки посідає незначне місце в національній економіці порівняно з розвинутими туристичними країнами.

Отже, прискорення вирішення цих проблем має виключно важливе значення не тільки для транспортної галузі, а і для держави в цілому.

Аналіз і огляд останніх досліджень. Розгляду питань розвитку пасажирських перевезень присвячено досить багато публікацій та наукових видань таких фахівців: Буркинського Б. В., Котлубая О. М., Примачова М. Т., Липинської О. А., Ходоскіна О. А. та інших. Проте слід зазначити, що в цих публікаціях увагу приділено більше економічним та технічним аспектам, а організаційні питання розглядаються лише у загальній формі.

Мета статті. Визначення основних організаційних питань щодо розвитку прибережних пасажирських перевезень у Чорноморсько-Азовському басейні.

Виклад основного матеріалу. На сьогоднішній день основна увага вчених і фахівців транспортної галузі приділяється розвитку морських портів, деяка увага приділяється розвитку бізнесу, що є супутнім морській галузі. Проте, практично не приділяється уваги розвитку прибережних пасажирських перевезень в Чорноморсько-Азовському басейні.

Аналіз пасажирських перевезень морським транспортом за період отримання Україною незалежності (рис.1) свідчить, що з 1995 р. по 1999 р. спостерігалася лавиноподібна тенденція до скорочення прибережних пасажирських перевезень [1]. Переломним роком став 2000 р., коли кількість пасажирів, що перевозилася морським транспортом почала зростати. Чітко визначити причину росту перевезень дуже складно, бо у ті роки відбувалося досить велика кількість змін.

На нашу думку, основними причинами росту прибережних пасажирських перевезень могли бути затвердження «Програми стабілізації і розвитку морського і річкового транспорту на період 2000-2005 рр.», прийняття Закону України «Про туризм», розробка Концепції розвитку морського та річкового транспорту тощо.

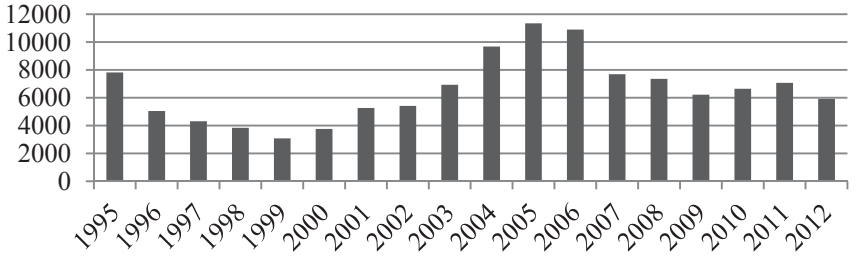

Рис. 1. **Відправлення (перевезення) пасажирів морським транспортом (тис. пас.)**

Проте позитивна динаміка спостерігалася тільки до 2005 р. Починаючи з 2006 р., кількість пасажирських перевезень морським транспортом постійно зменшувалася.

Проаналізувавши дані за 2000 – 2012 рр. стосовно кількості туристів, які прибули/виїхали в/з України, треба відмітити, що починаючи з 2003 р. спостерігається практично постійна тенденція до зменшення кількості іноземних туристів, що відвідали Україну (рис. 2). Також спостерігається нестійка тенденція стосовно

внутрішніх туристичних потоків: невелике зростання з 2000 р. до 2003 р., падіння до 2005 р. різке зростання до 2008 р. з 2008 р. знов різке падіння [1].

Зовсім інша тенденція спостерігається щодо туристів, які є громадянами України, що виїжджали за кордон, – практично стійка тенденція збільшення (крім 2007 р.) з 2000 р. по 2012 р.

Така ситуація говорить про те, що в Україні майже відсутній конкурентоспроможний на світовому ринку туристичний продукт, що здатний максимально задовольнити туристичні потреби населення України та інших держав, забезпечити на цій основі комплексний розвиток територій та їх соціально-економічних інтересів при збереженні екологічної рівноваги та історико-культурного довкілля.

Рис. 2. **Туристичні потоки за період 2000 – 2012 рр.**

Як свідчить світовий досвід, туризм є високорентабельною галуззю економіки, що стимулює розвиток інфраструктури країни, сфери послуг і зовнішньоекономічної діяльності, дає можливість залучати іноземну валюту за рахунок ефективного використання природного, історико-культурного потенціалу. В даний час туризм дає 12 % світового валового прибутку, а за обсягом експортних послуг посідає третє місце у світовій економіці.

Наша країна має великий потенціал рекреаційних ресурсів та необхідні передумови для розвитку туристичної індустрії: природні умови, історико-культурні, матеріальні та трудові ресурси. Країни, що володіють аналогічними природними умовами, своєчасно зорієнтуватися у тенденціях запитів туристів, що відпочивають біля (під, або в) води та інвестували відповідні фінансові кошти в цю сферу бізнесу, сьогодні отримують величезні доходи як в цій сфері, так і в супутніх – готельній, торговій, будівельній, транспортній тощо.

На початку XXI ст. регіон Чорного моря набуває стратегічного значення, що обумовлено розширенням НАТО та Європейського Союзу, посиленням російського, турецького та китайського чинників, упровадженням європейської політики сусідства для більшості чорноморських країн та приєднання до ЄС Румунії та Болгарії, розвитком торговельних відносин між країнами, які розміщені на євразійсь-

ких наземних транспортних маршрутах. Це стало підґрунтям для створення концепції Великого Чорноморського регіону (the Wider Black Sea region) [2].

У XXI ст. територіальна структура міжнародного туризму буде продовжувати змінюватися при збереженні колишніх тенденцій розвитку. За прогнозами СОТ на 2020 р., Європа утримає домінуючі, хоча вельми ослаблені, позиції на ринку туризму. Азіатсько-Тихоокеанський регіон вийде на друге місце. Америка, спустившись на ступінь нижче, буде замикати трійку лідерів [2].

Так за даними World Tourism Organization (ЮНВТО), станом на кінець 2012 р. доходи від міжнародного туризму склали 30 % доходів світового ринку послуг.

Згідно з останніми даними ЮНВТО, у 2012 р. кількість міжнародних туристських прибуттів зросло більш ніж на 4 % і склало 1035 млрд од. Найліпших результатів домоглися Азіатсько-Тихоокеанські ринки. Очікується, що в 2013 р. темпи зростання туризму збережуться, хоча будуть дещо нижче рівня 2012 р., що відповідає довгостроковим прогнозом ЮНВТО [3].

Серед регіонів найвищих результатів добився Азіатсько-Тихоокеанський регіон (+ 7 %), а серед субрегіонів список кращих очолюють Південно-Східна Азія, Північна Африка (+ 9 % кожен) і Центральна та Східна Європа (+ 8 %).

У 2012 р. у світі, і зокрема в єврозоні, постійно зберігалася нестабільна економічна ситуація. Проте, сектор туризму продемонстрував свою здатність пристосовуватися до мінливих ринкових умов. Таким чином, туризм є одним із стовпів розвитку, який мають підтримувати уряди в усьому світі, як передумову економічного зростання.

ЮНВТО прогнозує, що кількісь міжнародних туристських прибуттів зросте на 3-4 % в 2013 р. Це значною мірою збігається з її довгостроковим прогнозом на 2030 р.: в середньому + 3,8 % на рік у 2010 – 2020 рр. Цей прогноз підтверджується Індексом впевненості ЮНВТО. Це Індекс розраховується на основі опитування більше 300 експертів у всьому світі. Індекс свідчить, що перспективи на 2013 р. є аналогічними оцінці минулого року (124 пункти на 2013 р. і 122 пункти на 2012 р.) [4].

За очікуваними показниками зростання регіонів в 2013 р. кращі перспективи має Азіатсько-Тихоокеанський регіон (+ 5-6 %), за яким ідуть Африка (+ 4 %), Американський регіон (+ 3-4 %), Європа (+ 2-3 %) і Близький Схід (0-5 %).

За даними Всесвітньої туристичної організації, на туризм припадає близько 10 % виробленого у світі валового продукту та близько 30 % світової торгівлі послугами. Також нимм акумульовано близько 7 % світових інвестицій. Кількість міжнародних туристичних мандрівок постійно зростає (з 25 млн у 1950 р. до 675 млн у 2000 р.), відповідно доходи від готельно-туристичних послуг також підвищуватимуться до приблизно 2 трлн дол. США у 2020 р. [5].

В даний час туристичною діяльністю в Україні займається близько 2 тисяч компаній. До послуг туристів більше 3 тисяч лікувально-оздоровчих закладів, майже 2 тисячі готелів, мотелів і кемпінгів різних форм власності. Основними цілями відвідування України іноземними туристами є дозвілля і відпочинок (48,9 %), службові та ділові поїздки, бізнес-тури (35,7 %), спортивно-оздоровчий туризм (4,5 %), лікування (2,0 %), спеціалізований туризм (0,3 %), інші (8,6 %). Найбільша кількість туристів прибуває з Росії, Білорусії, Німеччини, Сполучених Штатів Америки, Угорщини, Польщі, Ізраїлю, Італії, Франції, Канади.

Важливу роль у міжнародному туризмі відіграє морський туризм. Поряд із традиційними круїзними лайнерами пасажиромісткістю до 1000 чоловік і багато-

цільовими автомобільно-пасажирськими поромами, стають популярними порівняно невеликі, але досить комфортабельні судна і яхти для прогулянок й відпочинку.

На жаль, Чорне море виглядає для любителів морських подорожей не таким привабливим, як Середземне. Причиною недостатньої популярності чорноморських круїзів є слабке знайомство основних круїзних операторів з особливостями регіону, його історичними та культурними пам'ятками – всім тим, що складає основну «приманку» для туристів.

Чорноморсько-Азовський і Дунайський басейни через своє географічне, гідрометеорологічне та економічне становища є винятково сприятливими для розвитку пасажирських перевезень між чорноморськими портами України, Росії, Грузії, Туреччини, Болгарії, Румунії та портами Середземномор'я, Західної і Північної Європи та річки Дунай. Практично всі морські порти України пристосовані для пасажирських водних повідомлень – цілорічних або сезонних залежно від навігаційних умов і типів суден, зайнятих на перевезеннях. Є широкі можливості здійснювати припортові і внутрішньопортові перевезення пасажирів, систематично виконувати круїзні рейси в каботажному й закордонному плаванні.

У не такі далекі радянські часи прибережні пасажирські перевезення в Чорноморсько-Азовському басейні були дуже розвинені. У літній сезон практично всі порти і портопункти України були охоплені схемами морських прогулянок, міжпортових рейсів за розкладом, поромними перевезеннями тощо. Ці послуги здійснювалися флотом портів і, через домінування в той час соціально-політичних чинників над економічними, навіть будучи збитковими, постійно підтримувалися в необхідних обсягах за рахунок дотацій від інших видів виробничої діяльності підприємств. На жаль, після розпаду колишнього СРСР, в Україні всі прибережні пасажирські перевезення практично припинилися. Але потреби в морських (водних) послугах зростають пропорційно розвитку суспільства. Відповідно створювати власну мережу морських круїзних сполучень потрібно. Очевидним є те, що держава повинна бути зацікавлена в розвитку цієї діяльності та надавати всі можливості для цього.

Враховуючи географічне розташування Чорноморського регіону України, його тісні торговельні, туристичні та культурні зв'язки, а також швидку окупність інвестицій в судна невеликого розміру, можна очікувати, що використання таких суден буде розвиватися у Чорноморському регіоні на початку третього тисячоліття.

Регіон Причорномор'я завжди приваблював відпочиваючих і туристів. Його популярність значною мірою залежить від набору розваг і екскурсій, які могли б запропонувати місцеві туристичні агентства за доступними тарифами. Найємнішою частиною з пропонованих послуг є різні види розваг та екскурсій на воді, які підкреслюють їхню унікальність і підсилюють місцевий колорит.

Основним елементом туристичної інфраструктури, за допомогою якого надаються мінімально необхідні послуги на воді, є транспортний засіб, що забезпечує як доставку туристів на пляжі, в заміські зони, проведення водних екскурсій.

Необхідно розвивати в майбутньому морський туризм в Україні як прибуткову галузь економіки. Для його розвитку може бути використана вітчизняна суднобудівна база, яка має багаторічний досвід будівництва малих суден.

Потрібно розробляти інвестиційні проекти, які дозволять в короткі терміни побудувати і ефективно використовувати малотоннажний флот, розрахований на вітчизняного та іноземного туриста. Розвиток повинні отримати сучасні швидкісні судна

невеликого тоннажу, що дозволяють здійснювати короткострокові недорогі подорожі за маршрутами Одеса – Ялта, Ялта – Сочі, Одеса – Сочі, Одеса – Стамбул.

Переваги такого флоту є такими: відповідність індивідуальним потребам відпочиваючих і бізнесменів, які можуть поєднати нетривалу ділову поїздку з морським відпочинком, комфорт, відсутність шуму і вібрацій, властивих суднам на повітряній подушці і на підводних крилах, високий рівень безпеки в морі, висока швидкість (до 40 вузлів), відносно невелика вартість побудови (від 5-12 млн дол. для пасажирських і до 40 млн дол. для вантажо-пасажирських поромів), швидка окупність (3 – 5 років), наявність необхідного обладнання та оснащення на національній суднобудівній базі, наявність персоналу.

Вітчизняні заводи могли б будувати й інші судна: круїзні яхти, невеликі пороми, прогулянкові катери, пасажирські судна типу «річка-море» тощо. Як видається, для реалізації такої програми в найближчому майбутньому є всі передумови.

В останні роки намітилися позитивні тенденції в підходах уряду до розвитку туризму як галузі. За умови ефективної організації, прийнятних комерційних умов для туроператорів, стабільної політичної обстановки, географічне положення Одеси дозволить їй зайняти гідне місце серед європейських круїзних портів.

Одеса розвивається як великий портовий, курортний та індустріальний центр. Існують муніципальні проекти подальшого розвитку туризму, готельного господарства та супутньої інфраструктури. Одеський порт сформував інфраструктуру, що дозволяє активно брати участь в круїзному бізнесі України.

Пасажирський комплекс Одеського порту – єдиний в Україні комплекс, здатний приймати круїзні судна довжиною до 330 м.

Основним стримуючим фактором збільшення кількості суден і пасажирів є відсутність національних круїзних перевізників, які володіють морськими круїзними суднами. Відродження пасажирського флоту і поява суден під українським прапором дозволили б збільшити кількість суднозаходів в Одеський порт і рівень відвідуваності міста туристами.

Крим також докладає всіх зусиль в цьому напрямку. Крим уже має серйозну довгострокову програму, засновану на наукових дослідженнях.

Основною проблемою відсутності в Україні відповідного рівня сервісу пасажирських перевезень є застарілий пасажирський флот, у тому числі і катери прибережного сполучення. Також слід зазначити, що прибережні перевезення пасажирів на катерах портофлоту в регіонах морського узбережжя України відрізняються специфікою. Наприклад, в районі Великої Ялти і Південного берега Криму курортники і туристи прагнуть потрапити на морські катери, щоб відпочити, пропливши вздовж мальовничого узбережжя. У районі Одеси відпочиваючі використовують морські пасажирські судна для поїздок на морські пляжі, які розташовані в межах міської межі і за містом. Популярними є короткочасні морські прогулянки в районі морського порту, Аркадії та інших місць відпочинку. Попит на такі види перевезень виникає переважно з боку відпочиваючих і тільки в порівняно короткочасний сезон: з липня по вересень.

Багаторічний досвід свідчить: діловий пасажир і місцеві жителі віддають перевагу наземному транспорту. Тому, морський прибережний транспорт повинен стати окремою ланкою в комплексі місцевих муніципальних програм з надання послуг населенню.

Досвід експлуатації водного транспорту навіть у більш розвинених країнах свідчить про те, що прибережні пасажирські перевезення є малоприбутковими в

наслідок сезонності. Керівникам підприємств, що здійснюють такі перевезення, треба особливо наполегливо і послідовно працювати з органами виконавчої влади на місцях, домагаючись компенсації збитків за перевезення пільгової категорії пасажирів, розробляючи взаємоприйнятні тарифні схеми для пасажирських суден (з урахуванням можливих дотацій для підтримки та розвитку місцевих і міжпортових перевезень в Дунайському, Азовському, Кримському та північно-західному регіонах українського узбережжя, в регіоні річки Дніпро). Разом з тим, вже сьогодні слід замислюватися про майбутнє прибережного сполучення, враховуючи вік, чисельність і комфортабельність наявного флоту, а також брак коштів на його оновлення.

До розробки програми відродження прибережного туризму та залучення інвестицій, координації дій та безпосередньої участі доцільно залучити компетентні і зацікавлені організації, юридичних та фізичних осіб.

Економічний аналіз роботи морських прибережних ліній дозволяє досить чітко сформулювати вимоги до судна, що відповідає потребам морського міста та є доступним широким верствам користувачів.

Можливі напрямки перевезень для подібних суден: морські прогулянки уздовж узбережжя, традиційні літні маршрути Одеса – Лузанівка, Одеса – Чорноморка, Одеса – Затока тощо.

Висновок. Транспортна система України має значні потенційні можливості для розвитку та обслуговування прибережних морських пасажирських перевезень, однак за якісними показниками вона не відповідає міжнародним стандартам. Тому треба здійснити низку організаційних заходів, спрямованих на підвищення ефективності функціонування транспортної системи України у контексті європейських інтеграційних процесів.

Крім того, важливу роль відіграватиме реалізація галузевих програм, що стосуються проблем та перспектив відродження та функціонування морських прибережних пасажирських перевезень.

Одним із перших кроків для відродження прибережних пасажирських перевезень є розвиток туристичної індустрії.

Стратегічною метою розвитку туристичної індустрії в Україні можна визначити створення конкурентоспроможного на світовому ринку туристичного продукту, здатного максимально задовольнити туристичні потреби населення країни, забезпечити на цій основі комплексний розвиток територій та їх соціально-економічних інтересів при збереженні екологічної рівноваги та історико-культурного довкілля.

Цілком очевидним є і те, що насичення ринку послуг і розваг на воді поступово, на основі накопичення капіталів і підвищення добробуту населення, перейде в наступну стадію – розвиток (відродження) міжпортових пасажирських перевезень.

ЛІТЕРАТУРА

1. *[Електронний ресурс]*. – Режим доступу: http://www.ukrstat.gov.ua/.

2. *Єрмакова О. А*. Перспективи створення транскордонного морського кластера в Чорноморському регіоні [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.nbuv.gov.ua/portal/soc_gum/eprom/2008_43/st_43_15.pdf/.

3. *Динаміка* міжнародного туризму в світі у 2012 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://conf-cv.at.ua/forum/108-1112-1.

4. *International* tourism to continue robust growth in 2013 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://media.unwto.org/en....th-2013.

5. *Туризм* в Украине: проблемы и перспективы развития // [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://vechervkarpatah.at.ua/publ/test/turizm_v_ukraine_problemy_i_perspektivy_razvitija/6-1-0-1444.