

Богославець О. Г., к.е.н, доцент,
Бойко Н. О., к.п.н., доцент,
кафедра регіональної економіки і туризму,
ДВНЗ «Київський національний економічний університет
імені Вадима Гетьмана», м. Київ

ПРОБЛЕМИ РОЗВИТКУ КРУЇЗНОГО СУДНОПЛАВСТВА ПРИМОРСЬКИХ РЕГІОНІВ УКРАЇНИ В СУЧАСНИХ УМОВАХ

Круїзне судноплавство є перспективною галуззю України, що може позитивно позначитися на економічному розвитку приморських регіонів України. У ньому тісно переплетені інтереси багатьох сфер: економіки, екології, культури, безпеки, зайнятості населення, інфраструктури. Крім того, круїзне судноплавство дає можливість протягом семи місяців на рік створити умови для гарантованого поповнення місцевих бюджетів та розвитку інфраструктури приморських регіонів.

Розвиток круїзного туризму має синергетичний ефект для розвитку економіки, зокрема:

- залучення до обслуговування транзитних заходів круїзних суден туроператорів, автотранспортних підприємств, підприємств громадського харчування, закладів культури. При обслуговуванні базових стоянок суден, крім перерахованих підприємств, задіяні також аеропорти і готельний сектор;

- збільшення надходжень коштів в першу чергу, до місцевого бюджету. За оцінками експертів, кожен круїзний турист під час транзитного заходу судна в порт за 10 годин стоянки в середньому витрачає в місті перебування від 50 до 100 євро. При заході в порт одного круїзного судна типу *Rapatah*, місто одночасно відвідує від 2000 туристів. Сума, що витрачається одним туристом в базовому порту (в місті і під час екскурсій), досягає 600 євро за 2—3 дні [3];

- створення нових робочих місць у вище зазначених в сферах, що обслуговують круїзне судноплавство;

- надання відповідних стимулів для подальшого розвитку туристичної інфраструктури з метою збільшення економічного ефекту, а також розвитку таких галузей, як морське суднобудування і судноремонт;

- рекламування туристичних можливостей міст регіону і країни в цілому;

- розширення можливостей для міжнародного співробітництва. Зауважимо, що при оцінці вантажообігу, чорноморські порти різних країн є конкурентами, тоді як в круїзному судноплаванні, ці порти виступають союзниками. Кожне з великих портових України міст має унікальні пам'ятки (історичні, культурні, туристичні), відмінні одна від одної. Тому об'єднавшись, чорноморські порти можуть надати круїзним туристам унікальний туристичний продукт і високу якість надаваних послуг;

- залучення інвестицій у розвиток транспортної та туристичної інфраструктури.

Туристичний сектор приморських регіонів України у 2014 році зіткнувся з низкою проблем в результаті негативного впливу як зовнішньополітичних, так і внутрішньополітичних чинників.

Так, внаслідок анексії Криму, в курортному сезоні 2014 р. очікувалося, що значні втрати понесе ринок круїзного туризму, який за останні роки розвивався досить швидкими темпами. Міжнародні круїзні компанії скасували причал суден в кримських портах і, відповідно, деякі з них відмовилися від входу до Одеського морського порту, який поряд з портом Ялти є базовим для круїзного туризму. Очікувалося, що в 2014р. Одеський морський торговельний порт відвідають 154 круїзних лайнери. У той же час, станом на початок червня 2014года, згідно з офіційними даними, кількість суднозаходів скоротилося до 93. Під питанням залишилося ще 36 — 39 заходів круїзних лайнерів протягом літнього сезону 2014. Для порівняння, в 2013 році в акваторію Одеського порту було здійснено 148 заходів туристичних суден, у тому числі 106 іноземних круїзних лайнерів. Загальний пасажирооборот склав 174,5 тис. осіб, що на 29,6% більше, ніж в 2012году. Також певні втрати спіткали Україну на ринку дунайських круїзів. Із запланованих на 2014года 85 заходів круїзних суден у порту Вилкове скасовано 40; із 30 заявлених заходів круїзних суден у порту Ізмаїл — 13 [4].

Які ж альтернативи для учасників круїзного туризму відкриваються в приморських регіонах України в сучасних умовах? Одеська, Херсонська та Миколаївська області Причорномор'я мають значні перспективи для функціонування круїзного туризму. Однак, для подальшого розвитку галузі світової круїзної індустрії в приморських регіонах, повинна існувати необхідна транспортна та туристична інфраструктура. Для того, щоб виділитися в самостійний напрям для масового круїзного туризму, не

менше 5 портів Чорноморського басейну повинні мати інфраструктуру, здатну обслуговувати судна довжиною більше 300 метрів. На сьогодні, із 16 морських портів Чорноморського регіону, придатними для прийому великих круїзних суден є тільки порти: в Україні (Одеса) та в Румунії (Констанца).

До конкурентних переваг Чорноморського регіону з позицій круїзного судноплавства слід віднести:

- можливість відвідати протягом одного круїзу декілька країн;
- рівновіддаленість портів дозволяє здійснювати комфортабельні нічні переходи;
- розташування пасажирських портів здебільшого в безпосередній близькості від центру міст;
- можливість відвідування на території великих портових міст значної кількості пам'яток архітектури та історико-культурних об'єктів; розгалужена транспортна мережа та розвинена індустрія розваг і дозвілля;
- наявність обладнаних місць для пляжного відпочинку та рекреації туристів круїзних маршрутів.

Круїзний туризм в Україні має всі можливості для перетворення в прибутковий напрям туристичної галузі. Перспективи його розвитку визначають наступні напрямки: вдосконалення системи управління галуззю; зміцнення матеріальної бази туризму; розширення міжнародного співробітництва в сфері туризму; надання якісних туристичних послуг та розширення їх асортименту; покращання транспортного обслуговування; підвищення ефективності використання рекреаційних ресурсів та об'єктів культурної спадщини; активізація інформаційного та рекламного забезпечення; здійснення ефективної інноваційної та інвестиційної діяльності; поліпшення кадрового забезпечення.

Література

1. *Борушак М.* Проблеми формування стратегії розвитку туристичних регіонів: монографія. — Інститут регіональних досліджень НАН України. — Львів, 2006. — 288 с.

2. *Гудзь П. В.* Економічні проблеми розвитку курортно-рекреаційних територій / П. В. Гудзь. — Донецький ІЕПД НАН України: ТОВ «Юго-Восток» Лтд, 2001. — 270 с.

3. Круїзне судноплавство як чинник розвитку приморських регіонів України. Аналітична записка / *О.В. Тищенко, А.О. Филипенко* // Серія «Регіональний розвиток», №17 [Електронний ресурс] / Національний

інститут стратегічних досліджень при Президентіві України. Регіональний філіал у м. Одесі — Режим доступу: <http://od.niss.gov.ua/articles/519/>.

4. Щодо підвищення конкурентоспроможності туристичного сектору приморських регіонів України. Аналітична записка / *О.Є. Калашнікова, Ю.І. Мельник, А.О. Філіпенко* // Серія «Регіональний розвиток», №17 [Електронний ресурс] / Національний інститут стратегічних досліджень при Президентіві України. Регіональний філіал у м. Одесі — Режим доступу: <http://od.niss.gov.ua/articles/553/>.

Бодюк А. В., к.е.н., с.н.с.,
НДЗ «Ресурси», м. Київ

ГЕОЛОГІЧНЕ ВИВЧЕННЯ НАДР У РЕГІОНАХ: ТЕОРЕТИЧНІ АСПЕКТИ

Проблемам геологічного вивчення надр, надрокористування, його раціоналізації, економіки, фінансування, екології присвячені праці відомих науковців, зокрема І.Д. Андрієвського, О.Б. Боброва, С.В. Гошовського, С.О. Довгого, М.М. Коржнева, Г.М. Корчагіна, М.Д. Красножона, М.М. Курило, О.І. Левченка, Б.І. Малюка, В.С. Міщенко, В.А. Михайлова, О.В. Плотнікова, Г.І. Рудька, О.М. Сухіна, В.М. Шестопалова, М.А. Якимчука та ін. [3; 4; 6; 7].

Однак, перш за все, доцільно вважати за необхідне відмітити, що в їхніх дослідженнях не приділялося належної уваги висвітленню теоретичних відображень геологічного вивчення надр (ГВН) в економіко-ресурсному аспекті, у тому числі регіональному.

В геологічній літературі та у відповідній геологічній документації застосовується поняття геолого-економічних оцінок родовищ корисних копалин, що передаються в експлуатацію. Але ж такі оцінки вузько значимі та призначені для виконання процедур передачі родовищ в експлуатацію, тобто відносяться до сфери ДКЗ, а не геологорозвідувального процесу. Бо ж геологорозвідувальний процес нерідко проходить багато років, емкий за видами й обсягами досліджень і робіт тощо.

Мінерально-сировинні ресурси за поширенням в надрах і господарським використанням мають світові масштаби, тому відповідно проблеми геологічного вивчення надр необхідно відносити до глобальних, одночасно і регіональних. До того ж ГВН здійснюється з метою збільшення багатства країн, зокрема, задоволення суспільних потреб в енергетичних, сировинних ресурсах і