

**Тихенька А.С.,**

студентка II курсу, кафедри готельно-ресторанного та туристичного бізнесу ВП «Миколаївська філія КНУКіМ»

**Науковий керівник:** Гаврилова О.В., кандидат педагогічних наук, доцент кафедри готельно-ресторанного і туристичного бізнесу ВП «Миколаївська філія Київського національного університету культури і мистецтв», м. Миколаїв

## КРУЇЗНИЙ БІЗНЕС УКРАЇНИ: ІСТОРІЯ ТА ПЕРСПЕКТИВИ

Круїз – морська або річкова туристична подорож на судні, яке одночасно є транспортним засобом, місцем проживання, харчування, розваг та багатьох інших заходів, і включає в програму берегове обслуговування.

Серед круїзів найбільш популярними є морські. Морські міжнародні круїзи – найбільш розвинута сфера міжнародного туризму з використанням морських суден, до того ж являється найперспективнішою.

Періодом заснування морського туризму можна вважати середину XIX століття. В той час судноплавні компанії почали шукати шляхи вирішення проблеми напівпорожніх рейсів. Вони здійснювали перевезення емігрантів з Європи до Америки і, відповідно, шукали можливість наповнити додатковими пасажирами ці рейси.

У СРСР морські круїзи поступалися річковим. Найбільш затребуваними були круїзи по Дніпру, Волзі та їх притокам, рідко по Чорному морю. Більшість круїзів були частиною ідеологічного виховання в СРСР і проходили, наприклад, місцями життя і роботи Леніна (Ульяновськ—Казань—Горький); місцями грандіозних будівництв (канал імені Москви—Волго-Дон—Волго-Балт) тощо.

Звичайно, з початком перебудови такі маршрути круїзів втратили свою актуальність.

До подій 2014 року українські круїзні компанії пропонували велику кількість різноманітних круїзів:

круїзи річками – Дніпром, Дунайські круїзи, круїзи Волгою та іншим річками Європи і світу.

круїзи країнами – Туреччина, Австралія і Нова Зеландія, Австралія і Океанія, Аляска, Гаваї, Карибські круїзи, Панамський канал, Північна Європа, круїзи по Скандинавії, круїзи Середземним морем та інші.

До 2014 року кількість круїзних лайнерів, які заходили в українські порти, такі як Одеса, Ялта, Севастополь, постійно зростала. Деякі круїзні компанії почали розглядати порт Одеса, як точку для старту своїх круїзів. На

жаль, агресія проти України, захоплення територій та проведення військових дій на території країни стали причиною відмови від заходів в українські порти. Так як для круїзних компаній завжди в пріоритеті безпека їх пасажирів.

Розвиток круїзного туризму України залежить від безлічі факторів, які допомагають залучити туристів до регіону. По-перше – це наявність визначних культурних, історичних та природних пам'яток. Другою сходинкою є стабільність економіки та безпека. Немало важливим чинником є наявність комфортних умов та високого рівня сервісу.

З впевненістю можна сказати, що перший чинник наявний в Україні в достатній кількості. Але при цьому інші фактори знаходяться у тяжкому стані і вимагають змін і удосконалення.

Обсяги інвестування морської галузі – основна проблема. Чому? В першу чергу, слід зазначити, що держава не надає потрібної уваги розвитку круїзного туризму. Більше того, більша частина прибутку портів розподіляється в бюджети різного рівня. Це, відповідно, призупиняє їх розвиток. Адже якщо порти мали б можливість само інвестуватися, це вирішило б безліч проблем, таких як: наявність розвиненої портової інфраструктури, причальної лінії понад 600 м, майданчиків 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 сьогоднішній день інфраструктура українських портів не пристосована для прийому мегалайнерів. Лише Одеський морський порт може приймати судна, довжина яких не менше 240 м з осіданням 8,5 м.

Пропускна здатність пасажирського терміналу Одеського порту – до 4 млн. чоловік на рік. Він може приймати до п'яти теплоходів одночасно. У тому числі океанські лайнери завдовжки до 300 метрів із двома і більше тисячами пасажирів на борту.

Проте, для розвитку круїзного туризму покращити лише інфраструктуру українських портів буде недостатньо. Необхідним є розвиток міської інфраструктури – аеропорти, якісні дороги, місця для паркування екскурсійного автотранспорту тощо.

На сьогоднішній день, в Україні працюють декілька судноплавних компаній, які володіють кількома суднами. Серед цих суден немає жодного пасажирського корабля, який би на 100% відповідав усім нормам сучасної індустрії морського туризму. Відповідно, щоб відновити морські подорожі в Україні, потрібно придбати нові лайнери. Це перший крок назустріч розвитку туристичного бізнесу та круїзного сервісу країни.

Громадяни України гостро відчують відсутність українського пасажирського флоту, перш за все, внаслідок недоступних цін на послуги іноземних туристичних фірм.

На сьогоднішній день кількість круїзів по Чорному морю майже дорівнює нулю. На жаль, з «круїзної» точки зору Чорне море не розглядається міжнародними операторами. Однак, слід зазначити, що в останні роки зростає

кількість пасажирських перевезень, але їхній обсяг на Чорному морі становить лише 3% від загального обсягу перевезень на Середземному морі.

У якості позитивного прикладу круїзного туризму можна назвати компанію «Укрферрі», яка здійснює регулярні, щотижневі морські перевезення пасажирів на лінії Одеса – Стамбул – Одеса. Ця компанія є національним перевізником та володіє трьома невеликими морськими грузо-пасажирськими паромами – «Грейфсвальд», «Каунас» та «Вільнус».

У 2007 р. «Укрферрі» здійснила перші три пробні круїзні рейси по трьох країнах Причорномор'я – України, Росії й Туреччині за маршрутом Одеса – Ялта – Сочі – Стамбул – Одеса. Протягом тижня пасажирів, перебуваючи в комфортабельних умовах, здійснювали морську подорож через Крим і Кавказ, із заходом у новий для старого туристичного маршруту порт – Стамбул. Поступово до складу круїзної лінії передбачається включити міста Батумі, Несебр, Констанца та інші.

Цю подію можна було б вважати першою сходинкою до відродження круїзного бізнесу в Чорному морі. Але спроба виявилась невдалою. Чому? Основна причина в відсутності флоту, який відповідав би всім потребам. Щоб такий маршрут був успішний потрібен сучасний комфортабельний круїзний лайнер класу 4\* переважної місткості 1000-1200 осіб. Це дало б змогу встановити вартість квитків в економ-класі на прийнятному для туристів рівні 100-120 дол. за день круїзу.

На сьогоднішній день паромі компанії «Укрферрі» здійснюють перевезення лише за маршрутами «Чорноморськ – Батумі – Чорноморськ» «Чорноморськ – Карасу – Чорноморськ».

Однозначно, у Чорноморського регіону є всі можливості для розвитку круїзного туризму. Але це залежить в першу чергу від того, як регіон зможе сам представити себе на туристичній карті світу. В цьому випадку Чорне море необхідно розглядати не як окремі порти, а як один цілий регіон. Іншими словами, успіх можливий тільки тоді, коли всі причорноморські порти об'єднують свої зусилля. У тому числі для спільної презентації чорноморського круїзного напрямку на міжнародних форумах, конференціях, виставках і ярмарках.

Світовий попит на круїзи залишається високим, більше того, з кожним роком він збільшується. Нині щороку подорожують морем близько 15 млн. осіб. Більша частина припадає на Північну Америку. Але вперше за останні роки набирає популярність круїзний туризм у Європі. Середземне море приваблює північноамериканських туристів. Тому Чорноморський регіон, якому є що запропонувати, не повинен залишатися в стороні. Адже морські подорожі — це нові незвідані країни і нові враження. Отже, що більше портів, то краще.

За даними асоціації Medcruise, 60% європейців віддають перевагу Середземному, Чорному морям та атлантичним островам. На думку віцепрезидента асоціації Medcruise Валерія Манжиротті Чорне море може

очікувати круїзний бум, так як подорож поза сезоном – це додаткова ніша для швидко зростаючого круїзного туризму.

Отже, круїзний туризм у Чорному морі справа дійсно перспективна та вигідна. Він заслуговує на більшу увагу як влади, так і інвесторів, оскільки має значний потенціал розвитку. На даний час у Чорному морі розвивається, переважно, в'їзний туризм, оскільки свого флоту в Україні нема, а для купівлі круїзних теплоходів потрібні чималі кошти. Та й круїзна інфраструктура також вимагає великих вкладень. 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.

### Список використаної літератури :

1. Аріон О.В. Організація транспортного обслуговування туристів: Навчальний посібник. – К.: Альтерпрес, 2008. – 192 с.
2. Киричук К. Как возродить круизное судоходство в Черном море// Судоходство. – 2000. – № 6, С. 12- 13
3. Попов А. Организация коммерческой деятельности на морском транспорте. – М., 2001.
4. Сайт компанії Ukrferry-tours, програми подорожей, режим доступу: <http://www.ukrferry.com/schedules>

**Тлумак К.О.,**

студентка III курсу кафедри культурології  
ВП «Миколаївська філія КНУКіМ»

**Науковий керівник:** Баковецька О.О.,  
доктор історичних наук, професор  
кафедри інформаційної, бібліотечної та  
архівної справи ВП «Миколаївська філія  
Київського національного університету  
культури і мистецтв», м. Миколаїв

## РОЛЬ ТА МІСЦЕ ТРАДИЦІЙНОЇ КУЛЬТУРИ В СУЧАСНІЙ ІВЕНТ-ІНДУСТРІЇ

Культура була поступово створена соціумом для його збереження і гармонізації. Що таке традиційна культура? Вона створена нашою цивілізацією для того, щоб зберегти тогочасні тенденції і для того, щоб народ гармонійно почувався в тому середовищі, де він розташований. Піднімаючи питання про світоглядні та філософські підстави розвитку сучасного суспільства, не можна не розуміти, що протягом історії людства майбутнє довгий час будувалося з