

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
НАЦІОНАЛЬНИЙ АВІАЦІЙНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
ФАКУЛЬТЕТ МІЖНАРОДНИХ ВІДНОСИН
Кафедра міжнародного туризму та країнознавства

ДОПУСТИТИ ДО ЗАХИСТУ
Завідувач кафедри

_____ Дудник І.М.
«_____» _____ 2022 р.

ДИПЛОМНА РОБОТА
(ПОЯСНЮВАЛЬНА ЗАПИСКА)

ЗДОБУВАЧА ВИЩОЇ ОСВІТИ ОСВІТНЬОГО СТУПЕНЯ «БАКАЛАВР»
на тему:

**Водний туризм в Україні: сучасний стан та
перспективи розвитку**

Виконавець: здобувач вищої освіти групи 501Бз Гередчук Яна Василівна

Науковий керівник: к. геогр. н., доцент кафедри міжнародного туризму та
країнознавства **Борисюк Оксана Анатоліївна**

Нормоконтролер: _____
(підпис)

Борисюк Оксана Анатоліївна
(П.І.Б.)

КИЇВ – 2022

НАЦІОНАЛЬНИЙ АВІАЦІЙНИЙ УНІВЕРСИТЕТ

Факультет міжнародних відносин

Кафедра міжнародного туризму та країнознавства

Спеціальність: 242 «Туризм»

ОПП: «Туризмознавство»

ЗАТВЕРДЖУЮ

Завідувач кафедру

_____ Дудник І.М.
« ____ » _____ 2021р.

ЗАВДАННЯ НА ВИКОНАННЯ ДИПЛОМНОЇ РОБОТИ

Геречук Яни Василівни

(прізвище, ім'я, по батькові в родинному відмінку)

1. Тема дипломної роботи: «Водний туризм в Україні: сучасний стан та перспективи розвитку», затверджена наказом ректора № 2532 /ст від «16» листопада 2021 р.

2. Термін виконання роботи: з «17» січня 2021 р. по «28» лютого 2022 р.

3. Вихідні дані до роботи: дослідження має теоретичний і практичний характер, виконане на основі аналізу наукової літератури, періодичних видань, статистичних даних Державної служби статистики України, матеріалів наукових конференцій, російськомовних та україномовних інформаційних електронних джерел.

4. Зміст дипломної роботи:

РОЗДІЛ 1. НАУКОВО-ТЕОРЕТИЧНІ ЗАСАДИ ДОСЛІДЖЕННЯ
ВОДНОГО ТУРИЗМУ.

РОЗДІЛ 2. СУЧАСНИЙ СТАН РОЗВИТКУ ВОДНОГО ТУРИЗМУ В
УКРАЇНІ.

РОЗДІЛ 3. ПРОБЛЕМИ ТА ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ ВОДНОГО
ТУРИЗМУ В УКРАЇНІ.

ВИСНОВКИ

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

ДОДАТКИ

5. Ілюстративний матеріал: 4 таблиці, 4 рисунки, 4 додатки.

6. Календарний план-графік

№ з/п	Завдання	Термін Виконання	Відмітка про виконання
1.	Узгодження плану роботи	22.11.-23.11 2021 р.	Виконано
2.	Обґрунтувати об'єкт, предмет дослідження, сформулювати завдання і мету. Написати вступ.	01.12. – 03.12. 2021 р.	Виконано
3.	Проаналізувати різноманітні джерела інформації щодо дослідження теоретичних основ водного туризму. Написати перший розділ.	04.12. – 28.12. 2021 р.	Виконано
4.	Дослідити сучасний стан водного туризму в Україні. Написати другий розділ роботи.	10.01. – 22.01. 2022 р.	Виконано
5.	Розглянути проблеми і перспективи розвитку водного туризму в Україні. Написати третій розділ роботи.	23.01. – 08.02. 2022 р.	Виконано
6.	Узагальнити результати проведеного дослідження, сформулювати висновки	09.02. – 12.02. 2022 р.	Виконано
7.	Подання електронних версій роботи на нормоконтроль та антиплагіатну перевірку.	13.02. – 15.02. 2022 р.	Виконано
8.	Доопрацювання роботи за результатами передзахисту.	16.02. – 18.02. 2022 р.	Виконано
9.	Подання завершеної роботи на кафедрі.	20.02. 2022 р.	Виконано
10.	Захист дипломної роботи.	25. 02.2022 р.	Виконано

7. Дата видачі завдання: «22» листопада 2021 р.

Науковий керівник дипломної роботи _____ Борисюк О.А.
(підпис керівника) (П.І.Б.)

Завдання прийняв до виконання _____ Гердчук Я.В.
(підпис випускника) (П.І.Б.)

РЕФЕРАТ

Пояснювальна записка до дипломної роботи «Водний туризм в Україні: сучасний стан та перспективи розвитку»: 74 сторінок пояснювальної записки, 4 рисунки, 4 таблиці, 41 використане джерело, 4 додатки.

Мета роботи – дослідження сучасного стану та визначення перспектив розвитку водного туризму, а також розроблення індивідуального маршруту сплаву по річці Дніпро.

Об'єкт даного дослідження: водний туризм.

Предмет дослідження: водний туризм в Україні.

У дипломній роботі для дослідження використані такі загальнонаукові методи, як методи дослідження, які допомогли розкрити основні закономірності та явища водного туризму, методи аналізу та порівняння характеристик окремих видів спортивного туризму для визначення переваг та значущості водного туризму, методи статистичного спостереження, абстрагування, аналогії, розрахунково-конструктивний.

Використані інформаційні джерела. В якості інформаційної бази дослідження використовувалися інформаційно-аналітичні огляди, веб-портали офіційної інформації туристичних підприємств України, нормативно-правові джерела, сайт міністерства інфраструктури України, статистичні матеріали та ін.

Область застосування результатів роботи: матеріали дипломної роботи можуть бути використані у практичній діяльності фахівців туристичної сфери та сфери спортивно-оздоровчого туризму, зокрема під час вивчення дисципліни «Спортивний туризм». Практичне значення одержаних результатів визначається тим, що запропоновані у роботі методики, підходи, висновки та пропозиції спрямовані на обґрунтування перспектив розвитку водного туризму в Україні.

Структурно робота складається із вступу, трьох розділів, висновків, списку використаних джерел та додатків.

ТУРИЗМ, АКТИВНИЙ ТУРИЗМ, ВОДНИЙ ТУРИЗМ, КРУЇЗ,
КЛАСИФІКАЦІЯ, ПРОБЛЕМИ, ПЕРСПЕКТИВИ.

ЗМІСТ

ВСТУП.....	7
РОЗДІЛ 1. НАУКОВО-ТЕОРЕТИЧНІ ЗАСАДИ ДОСЛІДЖЕННЯ ВОДНОГО ТУРИЗМУ.....	10
1.1. Поняття та різновиди водного туризму.....	10
1.2. Принципи організації водного туризму.....	16
1.3. Нормативно-правова база водних перевезень.....	20
РОЗДІЛ 2. СУЧАСНИЙ СТАН РОЗВИТКУ ВОДНОГО ТУРИЗМУ В УКРАЇНІ.....	26
2.1. Чинники розвитку водного туризму в Україні.....	26
2.2. Географія водного туризму в країні.....	32
2.3. Водний туризм в умовах пандемії.....	38
РОЗДІЛ 3. ПРОБЛЕМИ ТА ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ ВОДНОГО ТУРИЗМУ В УКРАЇНІ.....	42
3.1. Проблеми розвитку водного туризму на території України.....	42
3.2. Перспективні напрямки і шляхи удосконалення водного туризму в регіонах України.....	46
3.3. Розробка індивідуального маршруту сплаву по річці Дніпро.....	50
ВИСНОВКИ.....	54
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ.....	57
ДОДАТКИ.....	61

ВСТУП

Останнім часом активний туризм набуває значної популярності. А науковці, які досліджують міжнародний туризм, стверджують, що в останні роки спостерігається тенденція до становлення активного (або пригодницького) туризму як окремого виду даної галузі. Водний туризм є важливою частиною активного туризму та потребує детального вивчення та дослідження для сприяння розвитку цієї сфери.

Особливістю водного туризму на сьогодні є те, що практично всі види водного туризму несуть в собі дві головні риси в оздоровленні населення – це спортивний та рекреаційний напрямок, тому він може бути задіяний як масовий вид активного відпочинку в природному середовищі. Вагомою частиною водного туризму є те, що громадяни мають можливість корисно і раціонально використовувати свій вільний час, під час активних водних подорожей та отримати насолоду від них.

Актуальність теми. Одним з найцікавіших та найактивніших видів спортивного туризму є водний туризм. Саме водний туризм як спосіб активного відпочинку і фізичних навантажень, вирішує проблеми сучасної людини, яка, на жаль, веде малорухомий спосіб життя і дає можливість краще пізнавати природу та навколишній світ.

Фізіологами встановлено, що водні походи дають високий оздоровчий ефект, знімають нервову напругу, поліпшують настрій, надають бадьорість, працездатність. В свою чергу, це сприяє розширенню кругозору та отриманню нових корисних навичок для людини.

Водний туризм – вид туризму, при якому відпочинок здійснюється на воді за допомогою байдарок, човнів, катамаранів, теплоходів та інших плавальних засобів. Україна має значну кількість річок, придатних для проведення водних туристських походів як на розбірних, так і на надувних плавзасобах різних видів. Через різноманітність ландшафтів ріки різних регіонів України сильно відрізняються між собою за похилом русла, характером течії, наявністю та

складністю перешкод, сезонним режимом тощо, що дозволяє поділити їх за туристсько-спортивною складністю на три групи – ріки низовин, ріки височин, ріки Карпатського регіону.

На сьогодні водний туризм в Україні розвивається в рамках оздоровчого, спортивного та пригодницько-активного в залежності від мети, самодіяльного та планового в залежності від організаційних основ. За таких умов, розгляд проблем та перспектив розвитку водного туризму в Україні є актуальним та потребує висвітлення позитивних та негативних сторін розвитку активного водного туризму в нашій країні, аналізу сучасного стану розвитку водних турів.

Метою дипломної роботи є дослідження сучасного стану та визначення перспектив розвитку водного туризму, а також розроблення індивідуального маршруту сплаву по річці Дніпро.

Досягнення поставленої мети потребує вирішення таких **завдань**:

- дослідити сутність водного туризму та принципи його організації;
- розглянути передумови розвитку водного туризму в Україні;
- проаналізувати особливості організації водного туризму та визначити місце суб'єктів туристичної сфери в організації водного туризму;
- дослідити особливості регіонального розвитку водного туризму;
- виявити основні проблеми та перспективи розвитку водного туризму в Україні;
- розробити індивідуальний маршрут сплаву по річці Дніпро згідно з нормами організації спортивних водних походів.

Об'єктом дослідження є водний туризм.

Предмет дослідження – водний туризм в Україні.

Методи дослідження. В даній роботі застосовані теоретичні методи дослідження, які допомогли розкрити основні закономірності та явища водного туризму, методи аналізу та порівняння характеристик окремих видів спортивного туризму для визначення переваг та значущості водного туризму,

методи статистичного спостереження, абстрагування, аналогії, розрахунково-конструктивний.

Для дослідження використовувались такі інформаційні джерела як навчальні посібники, наукові статті, матеріали наукових конференцій, законодавчі акти. Проблемами розвитку водного туризму в Україні займаються такі вчені як Кляп М.П., Фоменко Н.В., Покогодна М.М., Грабовський Ю.А. та ін. В їх роботах, зокрема, визначене поняття «водний туризм», проаналізовано його структуру, сучасний стан розвитку.

В якості інформаційної бази дослідження використовувалися насамперед інформаційно-аналітичні огляди, веб-портали офіційної інформації туристичних підприємств України, нормативно-правові джерела, сайт міністерства інфраструктури України, статистичні матеріали та ін.

Область застосування результатів роботи: матеріали дипломної роботи можуть бути використані у практичній діяльності фахівців туристичної сфери та сфери спортивно-оздоровчого туризму, зокрема під час вивчення дисципліни «Спортивний туризм». Практичне значення одержаних результатів визначається тим, що запропоновані у роботі методики, підходи, висновки та пропозиції спрямовані на обґрунтування перспектив розвитку водного туризму в Україні.

РОЗДІЛ 1. НАУКОВО-ТЕОРЕТИЧНІ ЗАСАДИ ДОСЛІДЖЕННЯ ВОДНОГО ТУРИЗМУ

1.1. Поняття та різновиди водного туризму

Туристична діяльність пов'язана з постійною зміною місць, організовується при будь-якій погоді і пред'являє людині різноманітні вимоги. За визначенням Всесвітньої туристської організації (ЮНВТО), туризм – це тимчасове переміщення людей з місця свого постійного проживання в іншу країну або місцевість в межах своєї країни у вільний час в цілях отримання задоволення і відпочинку, оздоровчих, пізнавальних або в професійно-ділових цілях, але без заняття оплачуваною діяльністю у відвідуваному місці [11].

Оздоровча функція туризму базується на використанні природних об'єктів з метою позитивного впливу на організм особистості. На відміну від усіх видів спорту, в туризмі фізичні навантаження, хоча і можуть бути в загальному високими, цілком посилені за рахунок того, що розподілені на багато годин та днів. Україна володіє значним комплексом природних ресурсів, щоб розвивати різноманітні види активного і водного відпочинку.

Спортивний туризм – це складова сучасного туризму, найбільш активна і динамічна частина туристської діяльності, що базується на громадських засадах. Український науковець Бондаренко І.Г. зазначає, що спортивний туризм - це також вид спорту, який включає різноманітні активні туристичні заходи, спортивні походи усіх категорій складності, чемпіонати, першості за усіма видами спортивного туризму [6].

Згідно з Єдиною спортивною класифікацією України, спортивний туризм поділяється на такі види: пішохідний, лижний, гірський, водний, велосипедний, мотоциклетний, автомобільний, спелеологічний та вітрильний [34].

Поняття водного туризму широко використовується в туристичній сфері, так як є достатньо популярним напрямом відпочинку в наш час. Водний

туризм відносять до екстремального відпочинку або навіть до небезпечного для здоров'я і життя виду спорту.

Такі українські науковці, як Грабовський Ю.А., Скалій Т.В., Кляп М.П., Котлубай В.О., Нездоймінов С.Г, Личак І.С., тлумачать поняття «водний туризм» – як вид туризму, при якому відпочинок здійснюється на воді з використанням байдарок, човнів, катамаранів, теплоходів та інших плавальних засобів. За твердженням Грабовського Ю.А., в його основі лежить подолання різних водних маршрутів, як річкових, так і морських, на різноманітних плавзасобах. [13].

Шахова М.Ю. зазначає, що водний туризм класифікується як окремий вид спортивно-оздоровчого туризму [39].

Завдяки своїй різноманітності, водний туризм можна поділити на такі види (табл. 1.1)

Таблиця 1.1

Класифікація водного туризму

№ з/п	Критерій	Види водного туризму
1.	за середовищем	морський туризм, річковий туризм, озерний туризм
2.	за характером організації	самодіяльний, плановий
3.	за тривалістю	вихідного дня, багатоденний
4.	підвиди	сплав по річках, рафтинг, вітрильний туризм, каякінг, каньйонінг (подолання каньйонів без допомоги плаваючих засобів), віндсерфінг, вейкбординг, круїзний туризм, підводний туризм
5.	за метою	рекреаційний, спортивний, екстремальний

Джерело: розробка автора

Найбільш поширеними плавзасобами для водного туризму є:

- водні лижі, водна дошка;
- каяк, каное (одно-, двомісний засіб сплаву);
- катамаран, педальний (пляжний) катамаран (від 2 до 6 чоловік);
- бублик (від 2 до 4 осіб);

- байдарка (двомісне судно);
- рафт (від 2 до 10 осіб);
- пліт (від 4 і більше осіб);
- надувні плоти і човни (від 1 і більше осіб);
- судно, корабель або лайнер (від 1 і до 5000 тис. осіб).

Розглянемо детальніше основні підвиди водного туризму (Додаток А):

– Сплави по річках - це динамічний вид активного відпочинку, який передбачає рух на гумових надувних човнах, байдарках, плотах і катамаранах вниз за течією. Подорожі здійснюються за тихими широкими річками або по бурхливих гірських потоках. Залежно від швидкості течії і складності маршрутів, існують шість рівнів їх складності. Чим він вищий, тим більшому ризику піддаються туристи. Наприклад, шоста категорія складності передбачає наявність на річці порогів, і пройти такий маршрут під силу тільки досвідченим спортсменам.

– Рафтинг. Є екстремальною модифікацією сплавів річками на спеціальних надувних човнах - рафтах. Як правило, вони розраховані на 6-8 чоловік і, на відміну від байдарок або катамаранів, мають кращу прохідність і стійкість. Рафтинг проводиться на бурхливих гірських річках і є командним видом водного туризму. Кожен член екіпажу має свою функцію і від злагодженості зусиль всіх членів команди залежить не тільки безпека сплаву, а й життя товаришів.

–Яхтинг або вітрильний туризм вважається найромантичнішим видом водних подорожей. Він може здійснюватися практично на будь-яких досить великих водоймах, починаючи від широких річок, закінчуючи морськими просторами та океаном. Для здійснення круїзів підбираються комфортабельні яхти від 12 до 16 метрів – залежно від кількості членів екіпажу. Кількість кают залежить від розмірів яхти.

– Каякінг. Є одним з найбільш екстремальних і складних видів водного туризму, який вимагає від спортсменів неабиякої майстерності. Назви головних різновидів каякінга говорять самі за себе – сплав, гребний слалом і

родео. Подорожі проводяться на невеликих одномісних або двомісних маленьких човнах – каяках. Каякінг з'явився нещодавно, але за короткий час встиг стати досить популярним. Займатися ним можна на різних водоймах: озерах, річках, морях, океанах і водосховищах. Каяки виготовляють з карбону, поліетилену і скловолокна. Як правило, у каяку є місце для однієї людини. Але також існують каяки, де можуть поміститися двоє або троє людей. Для занять необхідний шолом, рятувальний жилет, купальник або плавки. Для сплавів по бурхливій річці надягають гідрокостюм, так як вода в гірських річках холодна.

– Каньйонінг - це спуск по гірській річці та прилеглому до неї каньйону за допомогою мотузки без плавзасобу. Цей вид екстремального активного відпочинку динамічно розвивається в гірських країнах Західної Європи: Австрії, Швейцарії, Іспанії, Франції, Сербії. В Україні першим і наразі єдиним спортивним клубом, який пропонує каньйонінг-тури є Центр Рафтингу. Найпопулярнішим та найцікавішим маршрутом для каньйонінгу є річка Манявка та безпосередньо Манявський водоспад, по якому туристи спускаються на мотузках. Для каньйонінгу найчастіше використовують таке спорядження: неопреновий гідрокостюм, гідровзуття, захисний шолом, рятувальний жилет, мотузки 10мм, страхувальна система, дюльфер, карабіни, рукавиці.

– Дайвінг. Завдяки винаходу акваланга, підводне плавання стало досить масовим видом водного туризму. Сучасне обладнання для дайвінгу та ефективні системи навчання зробили його доступними практично для всіх людей, що мають нормальне здоров'я та хорошу фізичну форму. Сьогодні це цілком безпечний, комфортний і доступний вид відпочинку. Люди, що володіють схильністю до активного відпочинку, нададуть перевагу зануренню в незвідані безодні моря банальному пляжному відпочинку. Дайвінг можна поділити на три підвиди – фрі-дайвінг (занурення під воду із затримкою дихання на кілька хвилин), рекреаційний дайвінг (підводне плавання для відпочинку, обмежене глибиною 40 метрів), професійний дайвінг (занурення для досліджень морських глибин, спортивні змагання тощо). Найкращі умови

для дайвінгу в світовому масштабі є в Червоному морі, водах, що омивають Австралію, Мальдівські острови, Еквадор.

– Круїзний туризм. Круїз являє собою туристську поїздку на борту спеціального пасажирського судна. Спочатку під круїзом розуміли морську подорож на одному і тому ж судні за замкнутим маршрутом із зупинками в портах, які представляють інтерес, іноді з короткочасними радіальними екскурсіями у внутрішні райони. Пізніше до категорії круїзів стали відносити і подорожі по річках. Відповідно на сьогодні, під круїзом слід розуміти подорож на водних видах транспорту, що включає берегові екскурсії, огляд визначних пам'яток портових міст, а також різноманітні розваги на борту морських і річкових лайнерів. Більшістю судів володіють великі круїзні компанії. В світі налічується більше 150 морських круїзних компаній - грецьких, італійських, іспанських, американських, данських, норвезьких[30].

Морські круїзні маршрути розрізняються за особливостями їх організації на:

– Кільцеві маршрути в певному басейні, наприклад, Середземного моря, із заходом в 8-12 портів різних приморських країн і популярних морських курортів;

– Маршрути open jaw (відкрита паща), наприклад, навколо Європи, Скандинавії та інші, коли туристи доправляють з початкової крапки маршруту до кінцевої без зворотнього повернення на судні;

– Короткочасні виходи в море на 2-3 дні;

– Прибережні морські екскурсії і прогулянкові рейси;

– Тривалі маршрути і кругосвітні подорожі тривалістю до 140-180 днів.

Круїзи по внутрішніх водних артеріях (рікам, озерам, каналам) називають річковими круїзами. Подорожі по ріках і озерах найбільш розвинені в державах, багатих судноплавними ріками. Річкові круїзи можуть проводитися в одному напрямку або мати кільцевий маршрут. Річкові круїзні маршрути залежно від умов перевезень, їх тривалості і протяжності, якості

послуг, що надаються, підрозділяються на транспортні, туристські, екскурсійні. Річкові круїзи, на відміну від морських, менш схильні до впливу погоди, більш інформативні, оскільки мають можливість для берегового огляду.

– Віндсерфінг - це різновид вітрильного спорту. В його основі лежить майстерність керування на водній поверхні легкою дошкою невеликого розміру із встановленим на ній вітрилом. Спортивний прилад складається з легкої дошки обтічної форми, щогли, вітрила та системи керування вітрилом – гіком. Рух на вітрильній дошці можливий при будь-якій силі вітру. Досвідчені спортсмени володіють технікою руху на хвилях, а також вміють виконувати стрибки різної складності.

– Вейкбординг - це катання на дошці по хвилях. Даний екстремальний вид спорту з'явився порівняно недавно, він на сьогоднішній день має дуже багато шанувальників, кількість яких постійно збільшується. Вейкбординг поєднує в собі такі елементи як акробатика, воднолижний слалом і стрибки - фактично це комбінація серфінгу, сноуборду і водних лиж. Для катання на дошці по хвилях знадобиться: катер, що рухається зі швидкістю 30-38 кілометрів на годину, або канатна дорога, вейкборд, жилет, може бути доречним і гідрокостюм (потрібен обов'язково, якщо вода холодна). Катер для занять вейкбордингом повинен бути з баластом, завдяки якому виходять високі хвилі, які служать трамплінами та дозволяють робити найрізноманітніші трюки.

Отже, провівши аналіз останніх наукових досліджень та матеріалів, водний туризм являє собою різновид спортивно-оздоровчого туризму, в основі якого відбувається подолання маршруту за допомогою спеціальних плавзасобів та спорядження на водній поверхні чи під водою. Водний туризм класифікується за такими ознаками як характер подорожі, мета, тривалість подорожі, середовище, в якому відбувається поїздка, та поділяється на такі підвиди як круїзи, сплави по річках, рафтинг, вітрильний туризм, каякінг, каньйонінг, підводний туризм, вейкбординг, віндсерфінг тощо.

1.2. Принципи організації водного туризму

Водні об'єкти займають одну з важливих ролей в організації відпочинку. Можливість займатися різними видами спорту, сприятливий клімат, комфорт, естетична дія берегових мальовничих ландшафтів, зміна вражень - все це комплексно сприяє тому, що водойми цілком можна вважати природними лікувальницями. Ось чому більша частина рекреаційних закладів і майже всі заклади короткочасного відпочинку населення розміщуються або безпосередньо на берегах водойм, або поблизу них.

Організація перевезень туристів водним транспортом регулюється міжнародними угодами та конвенціями.

На пасажирському водному транспорті використовуються дві форми навігації: лінійна (регулярна) і круїзна (круїзи).

Коли під час рейсу судно перевозить пасажирів за регулярним маршрутом, існує договір - договір перевезення пасажирів морським або річковим транспортом. Укладення договору перевезення пасажирів підтверджується пасажирським квитком, а договір перевезення багажу - квитанцією про вантажобагаж. У звичайному лінійному квитку зазначаються: ім'я пасажирів; порт відправлення та порт призначення; дата і час відправлення судна; назва судна; номер і місце розташування; вартість проїзду; дата видачі квитка. Для організованих турів на кожен групу пасажирів, які перебувають у каютах певного класу, може бути виданий груповий або індивідуальний квиток. Вартість проїзду для пасажирів та багажу визначається, виходячи з митних зборів.

При організації круїзів на орендованих туроператорами суднах діють вже два види договорів - договір оренди (фрахтування), що регулює взаємовідносини між судновласником і фрахтувальником судна, та договір морського перевезення пасажирів, який виступає у вигляді круїзної путівки.

Останній регулює відношення між фрахтувальником як організатором круїзу та туристом, який здійснює даний круїз. Договір фрахтування судна на рейс або на певний час (тайм-чартер) укладається між судновласником і фірмою-туроператором у випадку, якщо остання вирішила взяти на себе всю організацію круїзу разом з комерційним ризиком від ступеню реалізації турів і завантаженості судна. За договором фрахтування судна на умовах тайм-чартеру судновласник зобов'язується за встановлену плату (фрахт) надати фрахтувальникові судно й послуги членів екіпажу. При оформленні такого договору вказуються: найменування сторін; мета фрахтування; назва судна; його технічні й експлуатаційні дані (вантажопідйомність, пасажиромістність, швидкість і т. ін.); район плавання; час і місце передачі й повернення судна; вартість фрахту; термін дії тайм-чартеру.

За програмою прибережного дозвілля прийнято розрізняти дві системи організації круїзу – європейську та американську. Європейська система пропонує морські подорожі з заходом у різні порти, пропонуючи екскурсійні програми. На практиці також діють одно-дводенні поїздки в інші міста. Зараз круїзна система охоплює 60% усіх круїзів. Поряд з європейською круїзною системою набирає популярності й американська, головне її призначення – дати можливість пасажиром круїзу відпочити на пляжі в місці зупинки корабля. Морські круїзи обслуговують комфортабельні лайнери, що відповідають усім сучасним вимогам за рівнем комфорту.

Щодо водних подорожей, таких як сплави по річках або рафтинг, головним у підготовці та організації є мета, для досягнення якої розробляється маршрут. При цьому беруться до уваги вік, фізична готовність, інтереси учасників водного походу. Водні походи в основному здійснюються на байдарках, катамаранах і на надувних човнах. Вони частіше за все проводяться дводенними: по-перше, у туристів-водників обмежені можливості у виборі маршрутів; по-друге, зібрані сплавзасоби, це нелегкий вантаж. І на один день нести її за місто і назад недоцільно [14].

Водні походи можна здійснювати на шлюпках, прогулянкових човнах, розбірних байдарках, плотах, катамаранах. Найбільш прийнятні для подорожей розбірні байдарки і катамарани. Вони достатньо стійкі, мають добру місткість та задовільні ходові якості, невелику вагу, легко перевозяться на транспорті, зручні для плавання по річках різної складності, прості в ремонті. При розробці маршруту треба встановити якомога точніше ті перешкоди, які можуть зустрітись на річці, та нанести їх на карту. Перешкоди ускладнюють та затримують рух групи, це треба враховувати при розрахунку похідного часу.

Організацією дайвінгу займаються переважно спеціалізовані туристичні або громадські організації. Вони надають послуги з підводного туризму, створюють навчальні курси по зануренню для всіх охочих, організують спортивні змагання з різних видів дайвінгу тощо. На сьогоднішній день у світі існує понад 100 систем навчання підводному плаванню, але лише біля 20 організацій, більш-менш відомі, і видають міжнародні сертифікати, які визнаються у всьому світі. Всесвітня конфедерація підводної діяльності CMAS (фр. *Confédération Mondiale des Activités Subaquatiques*) по праву очолює цю двадцятку. Адже CMAS, взявши за основу багаторічні дослідження військових з фізіології та впливу підводного середовища на організм людини, розробила концепцію та форму навчання рекреаційного дайвінгу. До речі, програма навчання постійно вдосконалюється, зважаючи на дослідження вчених-медиків та новітні розробки інженерів в галузі спорядження для підводного плавання. [38].

Всесвітня конфедерація підводної діяльності CMAS співпрацює лише з національними федераціями. В Україні єдиним представником є Федерація підводного спорту та підводної діяльності України, колективним членом якої є Федерація підводного спорту Львівської області. На її базі працює єдина у Західному регіоні офіційно зареєстрована Міжнародна школа підводного плавання CMAS «СКУБА ЛЕВ».

Для підводних занурень, так само як і в будь-якому спорті, існує певний набір спорядження для дайвінгу. Наприклад, при занятті сноркелінгом - під час плавання на поверхні, з головою занурившись в красу океанічної фауни і флори - комплект обмежиться ластами і підводною маскою з трубкою. Для аматорського фрідайвінгу в тропіках на обмежену глибину цілком влаштує аналогічний дайвінг комплект з 2-3 предметів - так можна пірнати навіть без ласт і в залежності від того, яку підводну маску вибрати - з трубкою або трубку купувати окремо.

Яхтинг є найсучаснішим видом водного туризму. Для подорожі під вітрилами зазвичай орендують яхту, якою управляє капітан та, частіше за все, є власником судна.

На даний час вітрильна яхта є найбезпечнішим та найстійкішим судном серед плавзасобів. Надійність яхт засвідчується подорожами навколо світу та океанськими переходами. Як і в будь-якому активному виді відпочинку є певні правила безпеки, яких варто дотримуватись. Тому перед початком подорожі капітан проводить інструктаж по техніці безпеки перебування на яхті. Якщо на яхті перебувають діти, додатково проводиться інструктаж для дітей та дорослих, під наглядом яких діти будуть перебувати під час подорожі.

Для здійснення круїзів підбираються комфортабельні яхти від 12 до 16 метрів – залежно від кількості членів екіпажу. Кількість кают залежить від розмірів яхти. На яхті, обов'язково є мінімум 2 і більше санвузлів (туалет, душ), камбуз (кухня). Кожна яхта забезпечується водою (бак на 1000 літрів прісної води, а деякі яхти, додатково, забезпечуються опріснювачем) та електрикою (генератор, який заряджає акумулятори), запаси яких поповнюються на стоянках в маринах. За рівнем комфорту яхту цілком можна прирівняти до готельного номера. [31] Яхтинг передбачає гнучкий формат відпочинку. Варто відмітити, що ходити під вітрилами можна протягом року. Наявність великої кількості маршрутів дозволяє обрати подорож на будь-який смак і гаманець – від більш звичних Туреччини та Греції, які безсумнівно

відкриваються з іншого боку, до екзотичних напрямків – таких, як, Таїланд, Канари, Кариби, Сейшели тощо.

1.3. Нормативно-правова база водних перевезень

Сфера туризму належить до тих галузей, які мають значну нормативно-правову базу. Кожна ланка туристичної діяльності знаходиться під державним контролем. Згідно чинного туристичного законодавства відкриваються і функціонують туроператори і турфірми, підписуються і укладаються різноманітні угоди між суб'єктами туристичного ринку, забезпечується безпека туриста, тощо. Основним нормативно-правовим актом з туризму в Україні є Закон України «Про туризм» від 15. 09. 1995 року, який визначає загальні правові організаційні, виховні та соціально-економічні засади реалізації державної політики України в галузі туризму [22].

До міжнародних правових документів, що регламентують відносини у сфері водних перевезень, відносяться Афіньська "Конвенція про перевезення морем пасажирів та їх багажу", Лондонська "Конвенція про охорону людського життя на морі" (1974) та Брюссельська "Конвенція про уніфікацію деяких правил перевезення морем пасажирів та їх багажу", міждержавні угоди. Важливим документом, що регламентує порядок морського перевезення пасажирів на лінійних лініях, здійснення фрахтування суден на визначений час, організацію круїзів на території України, є «Кодекс торговельного мореплавства України» (1995 р.) Судноплавні компанії при укладанні угод з вітчизняними та іноземними клієнтами та контрагентами враховують вимоги цих документів.

Клієнтами морського транспорту можуть бути туристичні організації та індивідуальні пасажирів, що купують квитки на лінійні перевезення та тим самим укладають договори морського перевезення.

Контрагентами виступають компанії, що займаються агентуванням суден, продажем квитків та круїзних путівок, організацією екскурсій та прогулянок тощо.

При здійсненні лінійних перевезень діє «Договір морського перевезення пасажирів»(Додаток Б), що вважається укладеним після придбання проїзного квитка. Положення цього договору розповсюджуються на визначення комерційного ризику у випадку організації круїзів пароплаванням. Згідно договору морського перевезення пасажирів перевізник зобов'язаний доставити пасажирів та багаж у пункт призначення. Пасажир сплачує установлену вартість проїзду та перевезення багажу. Перевезення включає час знаходження пасажирів на судні, час посадки на судно та висадки з нього, а також час доставки пасажирів водним шляхом з берега на судно та назад, якщо плату за доставку включено у вартість квитка.

Крім основної угоди, що передбачає перевезення пасажирів, договір перевезення може мати додаткові умови - надання під час рейсу харчування, включення у маршрут відвідання портів.

Круїзне плавання передбачає організацію роботи кожного окремого судна на оренді у фрахтівника або за програмою, узгодженою з туроператором на основі договору фрахтування, або агентської угоди за визначеним круїзним маршрутом. У випадку оренди фрахтівником судна його власник (пароплавання, мореплавна компанія) отримує обумовлену угодою суму фрахту, а комерційний ризик від реалізації пасажирських місць несе фрахтівник. При здійсненні роботи з турагентом за узгодженою програмою, комерційний ризик несе пароплавання, а турагент отримує агентську винагороду.

При організації круїзів на зафрахтованих туристичними організаціями судах діють два види договорів:

- договір морського круїзу, що виступає у вигляді круїзної путівки і регламентує відносини між фрахтівником як організатором круїзу, та туристом, що здійснює даний круїз;

– договір оренди, що регламентує взаємодію між судновласником та фрахтівником.

Згідно цих документів у випадку зміни встановленого розкладу руху судна, що призвів до порушення програми обслуговування туристів, винна сторона повинна відшкодувати іншій стороні її фактичні збитки. У випадку укладання угоди на фрахтування судна обов'язки партнерів при організації морського круїзу розподіляються наступним чином.

Судновласник зобов'язаний: дотримуватися обумовленого розкладу руху судна. Про зміни, що виникають у розкладі руху судна у випадку затримки приходу судна у порт та скорочення терміну стоянки, адміністрація судна зобов'язана повідомити працівників круїзу, щоб ті вжили заходи до виконання програми обслуговування туристів.

Якщо судновласник не може надати судно, що обумовлене угодою, він повинен надати туристичній організації інше однотипне судно. У випадку ненадання судна у визначений термін або неможливості виконання круїзної програми у повному обсязі час затримки судна, продовження або скорочення круїзу більше, ніж на 12 годин, виключається з періоду оплати оренди за узгодженням сторін, круїз продовжується на час затримки або скорочення. У випадку провини однієї із сторін вона сплачує іншій її фактичні збитки, пов'язані із затримкою, продовженням або скороченням рейсу.

У випадку, коли судно здійснює під час проведення круїзу допомогу судну або людям, що потерпають на морі, судновласник відповідальності за затримку рейсу перед туристичною фірмою не несе. Рейс за згодою сторін продовжується на термін, що був витрачений на надання допомоги. За час, використаний на надання допомоги, додаткова оренда та плата за харчування туристів не береться. У дні посадки та висадки туристів орендна плата за період дії угоди, як правило, нараховується у розрахунку погодинної вартості оренди судна за добу.

Туристична організація несе відповідальність перед пароплавством за невиконання терміну платежів за оренду судна, встановленого у договорі.

Партнери мають право анулювати угоди не пізніше, ніж за 3 місяці до початку рейсу. У випадку ануляції договору пізніше, ніж 3 місяці до початку рейсу, сторона, що анулювала договір, відшкодовує іншій стороні збитки, сума яких не повинна перевищувати 50% вартості орендної плати за рейс. Загальний розмір збитків визначається за домовленістю сторін.

Потрібно відмітити, що для здійснення фрахту пасажирських суден з метою організації морських (річкових) круїзів українським туроператорам потрібна додаткова ліцензія Мінтрансу України.

Договір організації морського круїзу може бути укладено між судовласником і турпідприємством на умовах чартерного перевезення. У круїзному судноплаванні використовують два види чартерів: рейсовий чартер (судно фрахтується на визначений рейс) і тайм-чартер (на визначений час) [5].

Основні комерційно-правові умови указанного договору можна звести до шести груп:

1. Судно. Судновласник надає фрахтівнику пасажирське судно із зафіксованими в угоді пасажиромісткістю та розбивкою по окремих класах. До угоди додаються план розміщення пасажирських кают. Обумовлюється мореходність судна та обов'язки судовласників підтримувати його у належному технічному стані.

2. Період перебування судна у фрахтівника та регламентація його роботи. Фрахтівник орендує судно на певний термін, що визначається кількістю діб. Час початку та закінчення цього терміну, а також кількість рейсів точно визначені. Характерною рисою даного договору є наявність узгодженого розкладу, що визначає регламент руху судна.

3. Розподіл витрат між судовласником та фрахтівником.

Судновласник несе усі експлуатаційні витрати з використання судна під час круїзу. Як правило, на фрахтівника відносять такі статті витрат: збори за посадку і висадку пасажирів у портах; оплата різниці між фактичною сумою портових зборів та сумою цих зборів, розрахованих за пільговими тарифами, у випадку втрати судовласником права на пільги, що надаються круїзним

судам внаслідок посадки або висадки фрахтівником пасажирів у проміжних портах заходів; оплата плавзасобів порту заходу, що доставляють туристів з рейду на берег та назад, у випадку рейдової стоянки судна у портах, де підхід до причалів є неможливим з технічних причин (невелика глибина, мала довжина причалу); витрати на рекламу круїзу.

4. Ставка фрахту та порядок оплати. Ставка фрахту встановлюється на все судно за добу або за весь період перебування судна у фрахтівника. Перший варіант зустрічається частіше. Причому враховується уся зафіксована в угоді пасажиромісткість, не зважаючи на її фактичне використання. Обов'язково обумовлюються терміни оплати, штрафні санкції за її невиконання, назви банків-операторів.

5. Харчування пасажирів. Вартість харчування фрахтівник оплачує додатково, в залежності від фактичної наявності туристів на судні. В угоді фіксується вартість добового раціону одного пасажирів. У випадку фрахтування судна під закордонні круїзи обумовлюють вартість витрат на придбання свіжих продуктів в іноземних портах.

6. Правові положення. Окрему групу складають питання, пов'язані із припиненням дії договору, що може виникнути у випадку непередбачених обставин, що не залежать від судовласника та фрахтівника (війна, блокада, затримка судна за розпорядженням влади у портах заходу, пошкодження судна та ін.) У даному випадку фрахт стягується лише за фактичну кількість днів перебування судна у фрахтівника.

Згідно Договору морського круїзу (ст. 199) турист має право у будь-який час до початку круїзу відмовитись від здійснення подорожі. Учасник круїзу має право отримати назад плату за круїз у порядку, розмірах та в терміни, встановлені договором. Наприклад, компанія "Роял Кариб'ян" встановила, якщо період, коли клієнт відмовляється від подорожі, понад 56 днів до початку круїзу, штрафні санкції складають суму депозиту. Якщо термін становить 55-30 днів, штраф становить 45% вартості круїзу, 29 днів - 14-75%, 14 та менше днів - 100 %.

У випадку, коли організатор круїзу не може надати місце на судні, обумовлене договором, то за згодою учасника круїзу надається таке ж місце на іншому судні, що за своїми характеристиками та комфортністю не нижче обумовленого, або учасник круїзу має право відмовитись від угоди та повністю отримати плату за круїз. Організатор круїзу має право відмовитись від угоди морського круїзу, у випадках військових або інших подій, що загрожують захватом судна, блокадою порту та іншими форс-мажорними обставинами. У цьому випадку організатор круїзу повинен повернути учаснику плату за невиконану частину круїзу.

Ще одним важливим документом у регулюванні водних перевезень є Закон України про внутрішній водний транспорт [21]. Цей Закон визначає правові, економічні та організаційні засади функціонування внутрішнього водного транспорту і спрямований на створення сприятливих умов для його розвитку, задоволення потреб громадян у доступних, якісних та безпечних перевезеннях. Відносини у сфері внутрішнього водного транспорту регулюються цим Законом, Кодексом торговельного мореплавства України, Водним кодексом України, Цивільним кодексом України, Господарським кодексом України, Законом України "Про транспорт", Законом України "Про перевезення небезпечних вантажів", Законом України "Про захист персональних даних" та іншими актами законодавства.

РОЗДІЛ 2. СУЧАСНИЙ СТАН РОЗВИТКУ ВОДНОГО ТУРИЗМУ В УКРАЇНІ

2.1. Чинники розвитку водного туризму в Україні

Водний туризм є одним з найбільш популярних різновидів сучасних подорожей. Як правило, в його основі лежить подолання різних водних маршрутів, як річкових, так і морських, на всіляких плавзасобах. Важливо, що водний туризм дозволяє з'єднати задоволення від пригод зі здоровим способом життя.

Найпопулярнішими місцями водного туризму у світі є США, Канада, Швеція, Туреччина, Єгипет, Австралія, Китай, Індонезія, Росія, Бразилія, Словаччина, Норвегія.

До головних чинників розвитку водного туризму відносяться історичні, природно-географічні та соціально-економічні. (рис.2.1)

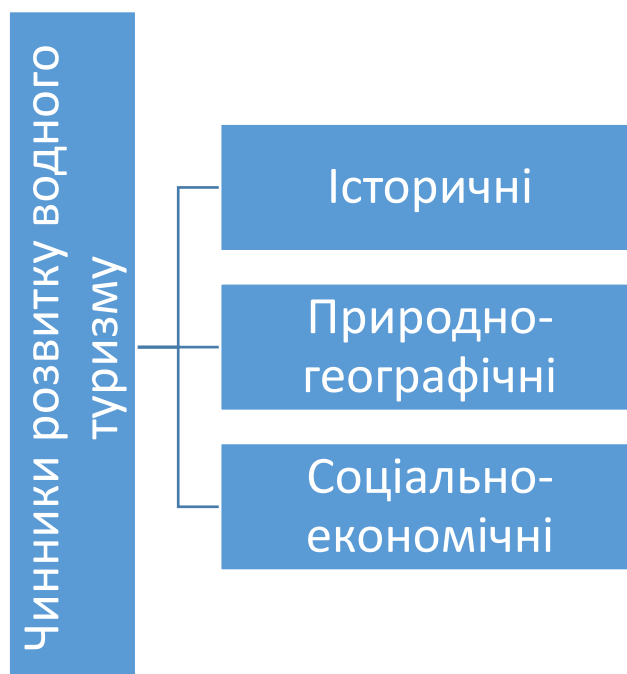


Рис.2.1. Головні чинники розвитку водного туризму.

Джерело: розробка авторки

Аналізуючи історію розвитку подорожей на воді, можна сказати, що водний туризм в Україні розвивався спільно з російським - це цілком очевидно, оскільки Україна входила до складу СРСР до 1991 року.

На початку 50-х років ХХ століття була організована група любителів водного туризму з народних і заслужених артистів Київського театру ім. Лесі Українки. До цього часу цим видом активного відпочинку займалися лише ентузіасти-одинаки або групи з кількох людей. Любителі водних видів відпочинку плавали на саморобних човнах, рідше на привезених з-за кордону байдарках. У 1962 році у продажу починають з'являтися розбірні туристичні байдарки вітчизняного і зарубіжного виробництва. У цьому ж році при клубі туристів Будинку Вчених у Києві створюється секція водного туризму. При клубі «Кіевгастрономторга» утворюється група любителів активного водного туризму.

У 1969 році у видавництві «Фізкультура і спорт» виходить збірка «Водні маршрути України» (Додаток В). У 60-ті-70-ті роки водний туризм розвивається, як спортивний напрям. Постійно організовуються змагання. При Київській школі туризму створюється група з підготовки інструкторів водних видів активного відпочинку. Організуються змагання по сплаву і водному слалому на річці Черемош, географія учасників яких, виходила далеко за межі України [7].

У 80-і роки популярними стають сімейні водні походи по річках України. З їх появою водний туризм переходить з практично спортивного в більш спокійний вид відпочинку з туристичним напрямом.

Витоками круїзного туризму в Україні вважаються річкові екскурсії для учнів на пароплавах по Дніпру. Так, наприкінці ХІХ – поч. ХХ ст. відбулися річкові екскурсії-прогулянки, під час яких екскурсанти зупинялися в мальовничих або цікавих в історичному плані місцях. У післявоєнні роки отримували розвиток річкові та морські екскурсії місцевого значення в тих областях України, які мали відповідну річкову або морську акваторію. Так, Миколаївське бюро подорожей та екскурсій впроваджувало річковий круїз

«Миколаїв – Київ – Миколаїв», який з 1968 р. здійснювався на дизель-електроході «Карл Маркс».

Наша держава володіє великим потенціалом у розвитку водного туризму, основою якого є 163 річки довжиною понад 100 км, Чорне та Азовське моря. Практично безмежні можливості відкриваються у розвитку водних мандрівок з Європи через Дунай і притоки Вісли до Дніпра, Дністра, Південного Бугу тощо.

В Україні морські ресурси представлені узбережжями теплих Чорного та Азовського морів. Чорноморське узбережжя сприятливе для організації рекреаційної діяльності через невеликі прибережні глибини, сприятливі літні температури. Перспективним районом для інтенсивного рекреаційного використання на основі наявних водних ресурсів є долина Південного Бугу. Важливе значення для проведення спортивних водних видів туризму мають порожисті ріки Поділля та гірські ріки Карпат.

До основних позитивних та негативних факторів, які впливають на розвиток водного туризму в Україні відносять ті, що наведені на рис. 2.2.

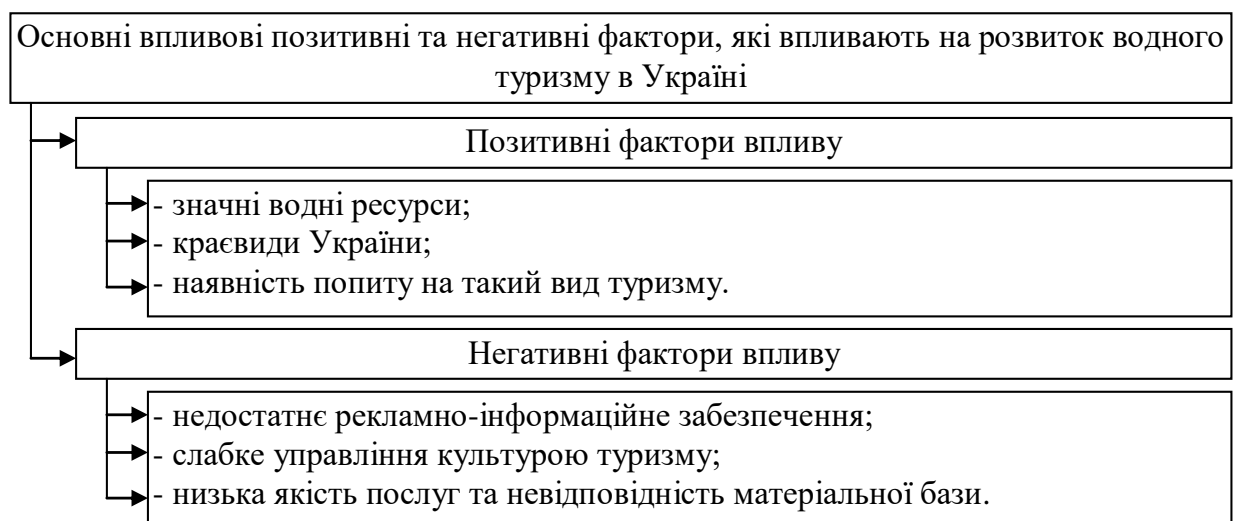


Рис. 2.2. Основні впливові позитивні та негативні фактори, які впливають на розвиток водного туризму в Україні.

Джерело: складено авторкою за [33]

Для правильної оцінки даних факторів, що впливають на розвиток

водного туризму, потрібно проаналізувати їх цінність та силу впливу на туристичну сферу в цілому. Водні ресурси України широко використовуються для створення водних рекреацій. В свою чергу, водні рекреації є неоднозначним поняттям. Він включає різні види розваг і спорту, які сильно відрізняються за сезонами, вимогами до природних і людських факторів, впливом на навколишнє середовище. Список найпоширеніших видів водного відпочинку наочно це демонструє: купання, риболовля (з човна, з берега, з льоду), з використанням невеликих моторних човнів, вейкбординг, пірнання з аквалангом, полювання на водоплавних птахів тощо. Різноманітні види відпочинку і спорту вимагають диференційованого підходу до рішення проблем рекреаційного водокористування для різних видів водних об'єктів (річки, озера, водосховища, океани), а також в межах кожної достатньо великої водойми.

Річки, озера і озерця не можуть повністю задовольнити попит на відпочинок біля води, оскільки багато з них, особливо невеликі, сильно забруднені і маловодні. Озера часто віддалені від великих міст і промислових центрів або розміщені в місцях, важкодоступних для масового відвідування туристів. Багаточисельні озерця мають, в основному, місцеве рекреаційне значення. В цих умовах особливо велике значення для розвитку туризму мають водосховища, які є істотним, а в деяких місцях і єдиним водним ресурсом.

Водосховища створюють сприятливі умови для широкого їх використання з метою відпочинку, але одночасно не можна забувати, що створення водосховищ в ряді випадків ускладнює рекреаційне використання території.

Не менш важливим чинником розвитку водного туризму є попит на цей вид туризму. 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.

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.

За даними дослідження щодо розвитку потенціалу ринку круїзного туризму України, відмітимо, що річкові пасажирські перевезення, на відміну від морських, перевищують показники кількості осіб за 2017–2020 роки. Спостерігається значне скорочення загальної кількості пасажирів у 2020 році (310 тис.), більше, ніж у 2 рази на відміну від даних 2019 року (669 тис.) (табл.2.3.)

Таблиця 2.3.

Динаміка перевезення пасажирів морським та водним транспортом України у 2017-2020 рр.

Вид транспорту	Вид сполучення	2017	2018	2019	2020
морський	міжнародне	11 тис.	1 тис.	0	0
	каботажне	18 тис.	71тис.	79тис.	53тис.
річковий	міжнародне	11тис.	15тис.	15тис.	0
	внутрішнє	552тис.	581тис.	575тис.	257тис.

Джерело: розробка автора за [15]

Скорочення пасажирських перевезень було викликано економічними факторами, зменшенням кількості пасажирських суден, придатних до експлуатації та зниженням попиту на подорожі в останні роки.

Соціально-економічний стан країни може мати вирішальне значення для розвитку водного туризму. В теперішній час, економіка України знаходиться в дуже важкому стані, рівень добробуту населення є нестабільним, головні цілі громадян полягають в забезпеченні базових потреб, таких як оплата житла, їжі, медикаментів тощо. Розваги, відпочинок чи подорожі не завжди є пріоритетними для середньостатистичного жителя України. Тому соціально-економічні чинники істотно гальмують розвиток водного туризму. Безумовно,

в умовах соціально-економічного й політичного станів та відсутності національних програм розвитку туризму в державі, Україна не може розраховувати на розвиток туристичної сфери відповідно потребам суспільства. Проте досвід зарубіжних країн показує, що навіть незначні преференції, увага й підтримка туристичного бізнесу з боку держави приносять користь розвитку супутніх секторів економіки та сприяє виконанню соціально-економічних функцій держави (екологічної, соціальної, освітньої, культурної та інших), міжнаціональному взаєморозумінню, розрядці міжнародної напруги.

Наразі реалізація будь-якого туристично-інвестиційного проекту пов'язана зі значним ризиком не тільки вкладання позикових, але й особистих коштів, доки в країні існує: нестабільна політична й соціально-економічна ситуація, яка, не зважаючи на окремі позитивні досягнення державою й регіональною владою, не може додавати впевненості у майбутнє; високий рівень інфляції, що за наявності нестабільної, політичної й соціально-економічної ситуації в країні тільки постійно погіршується та призводить до значного розриву запланованих та наявних доходів у майбутньому, не кажучи вже про погіршення стану національної валюти відносно іноземної (європейської й американської); непередбачувана зміна цінової структури туристичного бізнесу та масштабів інвестиційних загроз; недостатній правовий захист інтересів інвесторів, вкладників у туристичну індустрію та їх капіталу та ін.[28]

Початок пандемії коронавірусу, закриття кордонів, високі ставки оплати за кредитами, значні податки, вищі, ніж стягуються з судновласників в інших країнах, стали наслідком скорочення річкового флоту, його фізичного зносу та припинення розвитку водного туризму в цілому.

Необхідність розвитку державного 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.)

На сьогоднішній день, водний активний туризм в Україні розвивається в рамках рекреаційно-оздоровчого, спортивного та пригодницько-екстремального в залежності: від мети та від організаційних основ самої подорожі.

Отже, привернення уваги інвесторів до будівництва національного річкового флоту та покращення інфраструктури круїзного туризму в регіонах України сприятиме розвитку пов'язаних між собою галузей економіки й дозволить зайняти конкурентну позицію на національному ринку за рахунок комерційного спрямування, спеціалізації та кооперації підприємств річкового й морського комплексу, застосування кращих технологій управління і впровадження інновацій. Таким чином, швидкий аналіз факторів та загальних тенденцій ринку водних пасажирських перевезень, що впливають на стан туристичного потоку на водному транспорті, дозволить впровадити сучасні засоби стимулювання розвитку туризму.

2.2. Географія водного туризму в Україні

Україна має досить густу річкову систему та значну кількість річок, придатних для проведення водних туристських походів як на розбірних, так і на надувних човнах різноманітних видів. Усього річок із довжиною понад 100 км в Україні 123, а великих рік (довжина понад 500 км) - 14. (рис.2.4.)

Усі річки України відносяться до одного кліматичного типу - переважно снігового живлення з весняною повінню. Однак, через різноманітність ландшафтів, ріки різних регіонів сильно відрізняються між собою за похилом русла, характером течії, наявністю та складністю перешкод, сезонним режимом тощо, що дозволяє поділити їх за туристсько-спортивною складністю на три групи - ріки низовин, ріки височин, ріки Карпатського регіону.

До першої групи - ріки низовин - відносяться ріки Придніпровської,

Поліської низовин та Полтавської рівнини. Це такі ріки як Дніпро з його правою притокою р. Прип'ять (яка, в свою чергу, приймає праві притоки - ріки Стир, Стохід та ін.) та лівими притоками - Десна з Сеймом та Остром, Сула, Псел, Ворскла. а також ріки басейну Сіверського Донця. Ці річки течуть по місцями заболоченій рівнині, мають безліч заток та стариць. Живлення - змішане, і хоча снігове живлення у них стоїть на першому місці, викликаючи весняну повінь, значну роль грають також ґрунтові та дощові води. Рівень води впродовж сезону туристських сплавів змінюється у незначній мірі. Похил русла не перевищує кількох сантиметрів на кілометр, течія слабка, її швидкість не перевищує 2-4 км/год.

На цих річках можливе проведення водних походів до 1 категорії складності. Їх проходження доступне для туристів-початківців, і маршрути по них рекомендовані для самостійної розробки, через що до класифікації вони не включені.

Для більшості перерахованих річок рекомендується сплав на байдарках, хоча не виключається і сплав на надувних човнах та розбірних надувних катамаранах.

До другої групи відносяться ріки височин, а саме ті, що знаходяться в межах Волинської, Придніпровської, Подільської та Передкарпатської височин. Це праві притоки р. Прип'ять - рр. Горинь, Случ, Тетерів, Уж, притока Дніпра - р. Рось, ріки басейну Південного Бугу, у т.ч., рр. Бужок, Гірський та Гнилий Тікич. Синюха, Уманка, а також верхів'я р. Дністер та її ліві притоки рр. Збруч, Смотрич, Жванець, Жванчик тощо - русла цих річок перетинають виходи різних за стійкістю гірських порід, через що в них утворюються численні пороги та перекати. Похил русел цих річок є значно більшим - від 0,4 до 1 м/км русла. Живлення - змішане, але снігове живлення у них стоїть на першому місці, викликаючи весняну повінь під час танення снігу. Тривалі дощі можуть викликати значні паводки. Стік багатьох річок в значній мірі зрегульовано греблями, тому рівень води у них впродовж сезону сплаву за звичайних умов мало змінюється [4].

Ріки цієї групи дають можливість проводити водні походи до 2-3 категорії складності. Найбільш складними тут є пороги р.Південний Буг в її нижній частині, такі, як Червоні ворота (Нижній Мігійський) нижче с.Мігія та Гард біля м.Южноукраїнськ.

Проходження маршрутів по цих річках дає туристам-спортсменам добру базову технічну та тактичну підготовку для подальшого зростання спортивної майстерності. На цих же річках можливе проведення навчально-тренувальних заходів та змагань. Так, на р. Південний Буг щорічно проводяться змагання з техніки водного туризму на трассах біля с. Сокопець (траса 2-3 категорії складності) та на Мігійському порозі (траса 3 категорії складності).

Маршрути по зазначених річках проходять в зоні інтенсивної господарської діяльності. Тому до природних перешкод під час їх проходження додаються, також, обноси гребель, проводки через гаті тощо. Для проходження маршрутів рекомендовано і байдарки і катамарани, але їх слід ретельно готувати, забезпечити стійкість до розривів.

Нарешті, до третьої групи належать гірські річки Карпатського регіону. Це добре освоєні туристами ріки басейнів Дністра: рр. Чорний Черемош, Черемош, Білий Черемош, Прут, Стрий, а також р.Тиса та ріки її басейну в Закарпатті - р.р. Ріка, Латориця. До них за останній час додано низку малих річок: притоків р.Черемош, таких як р. Пробійна, Бистрець; приток р. Стрий; верхів'я р. Прут. Це стало можливим за рахунок розвитку порівняно нової техніки сплаву на каяках [3].

Гірські ріки Карпат відрізняє висока потужність потоку, стрімка течія, що досягає 10-15 км/год, могутність порогів та затяжні шивери. Похил русла в верхів'ях до 10 м/км (Прут, Білий Черемош). Живлення - переважно атмосферними водами з весняною повинню під час танення снігу та дощовими паводками. Тривалі або рясні дощі можуть викликати паводок о будь-якій порі року. Рівень води впродовж сезону сплаву змінюється у значних межах, залежить від кількості снігу в горах, дощів та температури повітря. Найкращий час для проходження річок Карпат - кінець квітня - перша декада травня, під

час повені, коли танення снігів найбільш інтенсивне. Це стосується, в першу чергу, р. Прут та малих приток, які взагалі придатні для проходження лише на протязі кількох днів весни. Разом з тим, по р.р. Черемош та Тиса сплав можливий на протязі усього теплого періоду року з квітня по жовтень.

Ріки Карпат можна долати на каяках, байдарках, катамаранах, плотах. В залежності від сезону та виду суден маршрути на річках Карпат класифікуються до III категорії складності з елементами V категорії складності. З огляду на характер перешкод, їхня категорійність видається дещо заниженою, але це питання потребує подальшого вивчення і обґрунтування. Ріки Карпат можуть бути прекрасним полігоном для міжсезонної підготовки до походів найвищих категорій складності.

Маршрути по річках Карпат можна рекомендувати тільки групам, що мають досвід походів не нижче III категорії складності на порожистих ріках. До цих груп висуваються вимоги володіння прийомами веслування, відчалування та причалування до берега, вміння взаємодіяти на бурхливій воді, мати навички організації рятувальних робіт. Проходження таких перешкод як, Ямнянський пролом або поріг Прикарпатський на р. Прут можливо рекомендувати лише групам з досвідом участі у водних походах IV категорії складності, а проходження водоспаду Пробій (висота падіння води понад 8м) бажано лише під час змагань в умовах існування надійної страховки рятувальних служб.

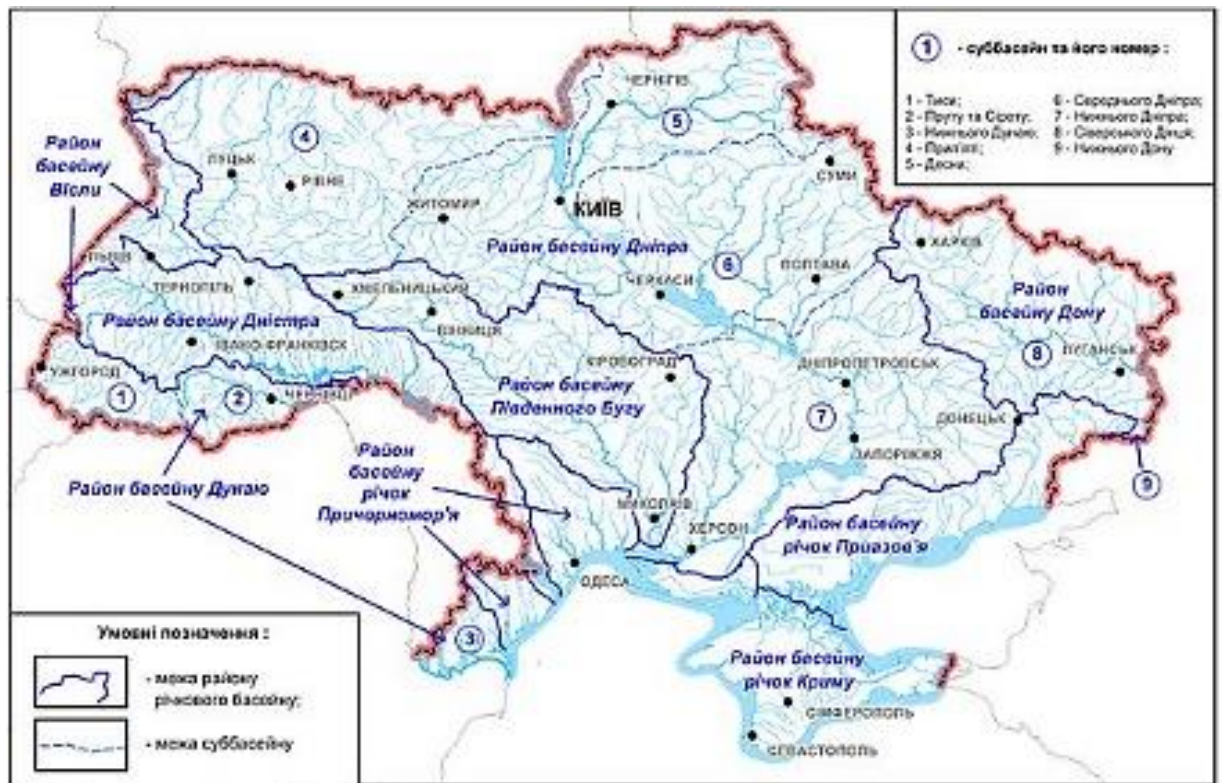


Рис.2.4. Гідрографічне районування території України.

Джерело: [29]

Нижче наводяться нитки найпопулярніших категорійних водних маршрутів України [3]:

Ріки височин.

Басейн р. Дніпро.

II категорія складності

1. р.Рось. м.Біла Церква - м.Богуслав - м.Корсунь-Шевченківський (б.).

Басейн р. Південний Буг

II категорія складності

2. р.Південний Буг. смт.Меджибож - р.Пд.Буг - смт. Тивров (б.).

3. р.Південний Буг. смт.Гнівань - р.Пд.Буг - м.Гайворон (б.).

4. р.р. Гірський Тікич та Синюха. с.Бузівка - с.Буки - м.Первомайськ (б.).

III категорія складності

5. р.Південний Буг. м. Гайворон - м. Первомайськ - м.Вознесенськ (б.), без порогу Гард.

Басейн р. Прип'ять

II категорія складності

6. р.Случ. смт.Мирополь - смт Барановка - с.Гульск - м. Новоград-Волинський - смт Городниця.

Басейн р. Дністер

II категорія складності

7. р.р. Стрипа та Дністер. смт Денисов - с.Бучач - смт Заліщики (б.).

8. р. Смотрич. смт Городок - м. Кам'янець-Подільський (б.).

9. р. Стрий (з елементами III к.с у міжсезоння). м. Турка - м. Жидачів (б.).

10. р. Ломниця. с.Осмолода - м. Калуш - м. Галич (б.).

11. р. Збруч. м. Підволочиськ - м. Гусятин - м. Кам'янець-Подільський (б.).

Ріки Карпатського регіону.

II категорія складності

12. р.Латориця. м.Свалява - м-Мукачеве - м.Чоп (б.).

13. р.р. Чорна Тиса та Тиса. смт Ясиня - р.Чор. Тиса - м.Рахів - р.Тиса - смт. Солотвино (б.).

14. р.р. Біла Тиса та Тиса. смт Богдан - р. Біла Тиса - м. Рахів - р. Тиса - смт. Солотвино (б.).

15. р.р. Чорний Черемош, Черемош та Прут. с.Красник - р.Чорний Черемош - р.Черемош - м.Вижниця - р.Прут - м.Чернівці (б.).

16. р.р. Білий Черемош, Черемош та Прут. гребля Марієн - р. Білий Черемош - с. Устеріки - р.Черемош - м. Вижниця - р. Прут - м. Чернівці (б., ускл. з елементами IV к.с.).

III категорія складності

17. р.р. Чорний Черемош, Черемош та Прут. с. Буркут - р. Чорний Черемош - с. Устеріки -р.Черемош - м. Вижниця - р. Прут - м. Чернівці (б.).

18. р. Прут. смт Ворохта - р.Прут - м. Яремче - м.Чернівці (б., з обносом порогу Прикарпатського і далі до мосту у м. Яремче).

20. р.р. Чорний Черемош, Білий Черемош, Черемош, Прут. с. Буркут - р.Чорний Черемош - с. Устеріки - заброска до греблі Марієн - р.Білий Черемош

- с.Устеріки - р. Черемош- м.Вижниця - р.Прут - м.Чернівці (н., ускл. з елементами IV к.с.).

IV категорія складності

19. р. Прут. смт Ворохта - р.Прут - м. Яремче - м.Чернівці (б., ускл. з елементами V к.с., без проходження водоспаду Пробій (н.)).

Чорне й Азовське моря щодо вітрильних подорожей все ще не зовсім освоєні, хоча можливостей тут дуже багато. І вітчизняних, і зарубіжних туристів зацікавлять походи під вітрилами по Азовському і Чорному морях з історичною та екологічною метою на кшталт "По стародавніх містах Причорномор'я", "До греків Приазов'я", "Болгарські поселення Запорізької області", "Дунайські плавні", "До мисів Криму", комбіновані пішохідно-водно-вітрильні маршрути до Сивашу тощо.

2.3. Водний туризм в умовах пандемії.

Туристична галузь є надзвичайно залежною від зовнішніх чинників та різних економічних факторів. Глобальні кліматичні зміни, екологічні катаклізми, військові та політичні конфлікти, зміна законодавства, епідемії, фінансова криза суттєво впливають на стан і розвиток туристично-рекреаційного комплексу, його інвестиційну атрактивність. У 2020 році одним з основних чинників впливу на економічні процеси виявилось розповсюдження пандемії коронавірусу та закриття світових кордонів.

Від початку пандемії круїзні лайнери стали одними з головних осередків поширення коронавірусу. Тому невеликі чартерні круїзні компанії почали скасовувати рейси на 2021 рік ще у липні 2020, проте згодом до них приєдналися більш великі гравці. Зокрема, американська круїзна компанія сегменту люкс Seabourn Cruise Line, що належить Carnival Corporation, скасувала майбутні рейси на трьох своїх судах. Загалом щорічний ринок світової індустрії морських круїзів до кризи становив 120 млрд доларів. Він

забезпечував роботою понад 1,2 млн осіб. Індустрія досі потерпає не лише через закриття кордонів і зупинку туризму – а й через фінансові та репутаційні втрати через численні судові позови. Ця галузь не є у списку пріоритетних на державну підтримку, адже круїзна бізнес-модель десятиліттями розвивалася поза державною регуляцією.

Національні уряди та спільноти розробили відповідні стратегії для усіх суб'єктів туристичної діяльності для всіх етапів кризи. Йдеться не лише про надання підтримки у вигляді компенсації втрачених прибутків, а й про уведення регуляторних норм щодо стандартів і протоколів для бізнесу з метою відкриття, адаптації та доступу на нові ринки, а також підвищення підприємницького потенціалу малого та середнього бізнесу турфірм і сприяння процесам налагодження співпраці.[32]

Симбіоз активних видів туризму і водного туризму особливо актуальний у пандемічний і післяпандемічний період, пов'язаний з коронавірусною інфекцією COVID-19. У такий складний період особливо актуальними для туристів стають відвідування відкритих та малолюдних місць, де можливо надати будь-які туристичні послуги. При цьому важливо обов'язково забезпечити протиепідеміологічної заходи безпеки для учасників водного туризму під час подорожі, та у закладах розміщення.

Одним з найважливіших заходів для водного туризму в контексті коронавірусної кризи COVID-19 стала розробка санітарних протоколів та норм, які були необхідною передумовою для подальшого відновлення діяльності. Санітарні протоколи, або протоколи безпеки – це документи з чіткими покроковими інструкціями, що регулюють санітарні норми на об'єктах сільського туризму з метою убезпечення та мінімізації ризиків зараження як гостей, так і працівників. Всесвітньою туристичною організацією (UNWTO) розроблені протоколи безпеки для різних видів туризму і закладів розміщення та харчування, які рекомендовано дотримуватись під час пандемічного і післяпандемічного періодів [11].

Загалом було розроблено 18 посібників, що містять технічні

характеристики обслуговування, прибирання і дезінфекції та управління ризиками для різних об'єктів туристичної індустрії, в тому числі декілька для водного туризму.

Управління ризиками має бути частиною всіх операційних процесів. Для цього туристичне підприємство має сформувати робочу групу або призначити відповідальну особу, яка визначатиме стратегію та прийматиме рішення щодо мінімізації гігієнічно-санітарних ризиків, пов'язаних з COVID-19.

На основі цих універсальних протоколів безпеки для туризму розроблені відповідні національні протоколи. Європейські національні протоколи, в тому числі і ті, що стосуються водного туризму, були розроблені на базі документу «COVID-19: Керівництво ЄС щодо поступового відновлення туристичних послуг та протоколів охорони здоров'я в закладах гостинності», який був представлений Європейською комісією 15 квітня 2020 року. Він містив критерії та принципи безпечного та поступового відновлення туристичної діяльності та розробки медичних протоколів для закладів гостинності.

Щодо водного туризму, то до нього має відношення протокол безпеки у пандемічний і післяпандемічний період, пов'язаний з видами туризму, що відносяться до групи, іменованої як пригодницький туризм (Global Protocols for the New Normal – Adventure Tourism) [10]. Вони включають наступний спектр туристичних занять: велотуризм, рафтинг, трекінг, лижний туризм та сафари у дикій природі. Протокол безпеки пригодницького туризму був розроблений Асоціацією пригодницького туризму (АТТА) для підтримки та відновлення безпечного, здорового та відповідального функціонування видів пригодницького туризму. Основна увага у ньому зосереджена на стандартах охорони здоров'я, безпеки та фізичного дистанціювання. Дотримання вимог цього протоколу дозволяє відродити довіру і впевненість у мандрівників щодо збереження їх здоров'я.

Основні розділи цього протоколу включають такі теми: оперативна готовність та готовність персоналу, передача безпечного досвіду, відновлення довіри у споживачів та впровадження політики сприяння. Ці рекомендації

протоколу у першу чергу стосуються 32 організаторів туризму (туристичні фірми, громадські організації з активного туризму). У його розділах особлива увага звертається на підготовленість персоналу до впровадження протиепідемічних заходів від COVID-19, перевірку їх стану здоров'я, навчання персоналу в умовах ризику для забезпечення безпеки мандрівників. Важливим при подорожах залишається дотримання фізичного дистанціювання, носіння масок, використання альтернативних маршрутів та місць активного відпочинку для уникнення зон зі значним туристичним рухом. При цьому акцент робиться на дотриманні постачальниками і партнерами (транспортні фірми, заклади розміщення, гастрономічні об'єкти) подібних протоколів здоров'я і гігієни щодо захисту гостей.

РОЗДІЛ 3. ПРОБЛЕМИ ТА ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ ВОДНОГО ТУРИЗМУ В УКРАЇНІ

3.1. Проблеми розвитку водного туризму на території України

Україна володіє значними природними, історичними, культурними та національноетнографічними ресурсами та має безліч умов для розвитку водного туризму. Але нераціональний процес розвитку туристичної галузі, погіршення стану інфраструктури, та існування численних проблем призупиняють широке використання можливостей водного туризму та туристичної галузі в цілому.

Туристична інфраструктура розвинута здебільшого у відомих для широкого сегменту споживачів регіонах з рекреаційними, туристичними чи лікувальними ресурсами. Але місця розміщення туристів характеризуються головним чином низьким рівнем комфорту та не відповідають сучасним стандартам якості.

Водний транспорт в Україні розвивається повільно й слабо, й поступово занепадає, посідаючи чи не найостаннє місце за статистикою пасажирообігу. Повна довжина судноплавних річкових шляхів останніми роками стрімко скорочується і становить лише близько 2 тис.км. Низький рівень розвитку технологій сучасної навігації, зокрема новітніх електронних навігаційних річкових карт, перешкоджає розвитку місцевого та міжнародного яхтингу. На річці Дніпро у найбільших містах функціонують більше 20 яхтклубів. Виконуючи міжнародні вимоги сучасної навігації, було б доречним перейти на новітні технології та почати модернізацію електронних навігаційних карт [10].

На території України, а саме у Чорноморському та Азовському басейнах і дельті Дунаю функціонують 13 морських портів, їх загальна потужність вантажооброблення становить близько 230 млн. тонн на рік (Додаток Г).

Україною простягається 2714,5 кілометрів водних шляхів, які відносяться до категорії судноплавних. Також діє розвинута мережа паромного сполучення, морських контейнерних ліній, що з'єднують Україну з країнами-партнерами в Чорноморському регіоні. Сьогоднішній стан транспортної галузі не всією силою відповідає умовам ефективної реалізації євроінтеграційного курсу України.

Однією з причин критичного рівня розвитку водної транспортної галузі стало постійне недофінансування, низьке технічне обслуговування інфраструктури та транспорту, а також технічна відсталість, що загрожує вже не тільки виконанню його соціально-економічних функцій, але і національній безпеці [36].

На сьогоднішній день, розвиток круїзного туризму в Україні призупинений за рахунок багатьох факторів. В умовах військово-політичного конфлікту в Україні сьогодні жодна круїзна лінія не пропустить свої лайнери в будь-який український морський порт. Те саме можливо й у повоєнний час. Наразі в Україні є проблемна одиниця територіального управління – Крим, до складу якого входять потужні порти – Ялта, Севастополь, Феодосія, Керч тощо, які не підпорядковані українському уряду, а тому – не можуть вважатися об'єктами круїзного туризму. Тому з 20 грудня 2014 року компаніям ЄС заборонено надавати послуги, безпосередньо пов'язані з туристичною діяльністю в Криму та Севастополі. Суднам, які пропонують круїзні послуги, заборонено заходити в порти Севастополя, Керчі, Ялти, Феодосії, Євпаторії, Чорноморська і т.д.

Міжнародні перевезення пасажирів за допомогою річкового транспорту здійснюються лише в Одеській області (трохи більше 20 тис. осіб на рік) та в м. Києві. Так, у 2016 р. до Одеського пасажирського терміналу було здійснено п'ять суднозаходів, що є історичним мінімумом і навіть нижче рівня кризового 1997 р. Серед основних проблем, які стримують розвиток круїзного судноплавства в Одеському регіоні, більшість дослідників відзначають відсутність пасажирського флоту [28]. Хоча значний рекреаційний,

туристично-географічний потенціал міста приваблює туристів, кількість круїзів і обслугованих туристів не дають шансів оголосити місто Одесу центром круїзного туризму в Україні. Наступна проблема – відсутність або низький рівень кваліфікації та освіти обслуговуючого персоналу внутрішнього туризму, мовний бар'єр для розвитку міжнародних поїздок. Насторожують туристів також високі ставки оплати за обслуговування в туристичний сезон. В Україні частково відсутні стандартні кваліфікаційні вимоги до персоналу, які використовуються в світовій практиці.

Складна політична ситуація, бойові дії на сході держави, а також високий рівень злочинності, особливо в деяких туристичних частинах країни також зменшили туристичну привабливість України.

Ще однією перешкодою для розвитку туризму є численні екологічні проблеми та катаклізми. Туристів відштовхує велика кількість сміття на берегах та водоймах України. У весняний період на Дніпрі активізуються процеси евтрофікації та «цвітіння» водосховищ, що не сприяє водному туризму. Відповідні органи комунальних підприємств у містах здійснюють стоки недостатньо очищених стічних вод у річки України. Багато очисних споруд на території України були побудовані у 60-70 роки ХХ ст., і зовсім не відповідають сучасним потребам очистки каналізаційних вод. Вони черезмірно забруднюють воду різноманітними небезпечними речовинами – азот, фосфати, нітрати, залізо, феноли, розчинені солі, завислі речовини, важкі метали, нафтопродукти тощо. Це стає небезпекою для риболовного туризму. Інші екологічні проблеми, такі як накопичення промислових та побутових відходів, забруднення води, надмірні вирубки лісу, необґрунтоване будівництво гідротехнічних споруд на річках – лише загострились. Сучасний екологічний стан нашої держави серйозно загрожує процвітанню річкового та круїзного туризму.

Вагомим елементом інфраструктури є туристичні інформаційні центри, оскільки значний відсоток туристичних груп є самодіяльними і потребують більшого інформування. ТІЦ розміщені в обласних або районних центрах,

часто працюють неактивно через нестабільне фінансування [19]. На думку спеціалістів, такі центри мають представляти інтереси регіональних туристичних дестинацій та формувати позитивний туристичний імідж міст.

Під час пандемії COVID-19 з'явилися електронні довідники щодо готелів, туристичних маршрутів і туристичних фірм з переліком і вартістю послуг, які ними надаються. Як наслідок, повільний розвиток інформаційних туристичних технологій отримав значне поживлення. Перелік онлайн-послуг суттєво збільшився.

Ще однією рисою водного туризму України є яскраво виражена сезонність. Більша частина туристичних об'єктів не готова належним чином приймати туристів у міжсезоння на відміну від зарубіжної туристичної інфраструктури. Сезонне працевлаштування обслуговуючого персоналу призводить до низької якості послуг, що теж гальмує розвиток туризму та знижує рівень використання туристичного потенціалу України.

Неочікуваною і новою проблемою на шляху розвитку туризму, та й економіки України загалом, стала пандемія COVID-19, яка триває вже 2 роки і прогнози щодо її завершення, поки що, дуже непевні. Суворі карантинні обмеження призвели до закриття багатьох туристичних підприємств, суттєвого зменшення туристичних потоків, і як наслідок, туристичних пропозицій [32].

Вищезазначені проблеми розвитку водного туризму та недоліки системи управління не можуть бути самостійно вирішені без ініціативи державних органів та їх підтримки. Першість туризму у світовій економіці обґрунтовується тим, що сучасна галузь туризму поєднує в своєму розвитку практично усі інші сфери економіки. Тому пріоритетний шлях розвитку туризму на державному рівні, ініціатива у вирішенні описаних вище проблем позитивно діятиме на загальний економічний і соціальний стан України.

3.2. Перспективні напрямки і шляхи удосконалення водного туризму в регіонах України

Найважливішим на сьогодні шляхом розвитку водного туризму є впровадження нових принципів формування та координації державної політики в транспортній галузі, створення умов для забезпечення здійснення контролю за якістю виконання функцій відповідних органів виконавчої влади [36]. Державою визначені завдання, які необхідно виконати для забезпечення розвитку індустрії водного туризму та покращення стану водного транспорту:

- спрощення формальностей щодо оформлення вантажів та суден у торговельних портах;
- інституціональне та законодавче забезпечення виконання Україною своїх зобов'язань як держави прапора, держави порту та прибережної держави відповідно до міжнародних договорів України і законодавства ЄС;
- впровадження спрощених умов реєстрації суден під Державним прапором України, створення міжнародного реєстру суден;
- поступова лібералізація вантажних перевезень внутрішніми водними шляхами, відкриття внутрішніх водних шляхів для іноземних суден;
- підвищення ефективності діяльності та надання в концесію державних стивідорних компаній у морських портах;
- реформування системи державного нагляду (контролю) за безпекою судноплавства маломірних/малих суден;
- створення національного сегмента системи обміну інформацією про рух суден та діяльність суб'єктів господарювання у сфері морського судноплавства;
- інтеграція до європейської інформаційної системи;
- впровадження спільних з ЄС процедур забезпечення безпеки судноплавства, моніторингу руху морських суден, надання допомоги на морі, морського зв'язку, реагування у разі забруднення із суден та створення національного сегмента системи обміну інформацією SafeSeaNet про рух

суден та аварійні події;

- розмежування функцій забезпечення безпеки мореплавства, державного нагляду і надання адміністративних послуг службами капітанів морських портів;

- забезпечення розвитку берегової інфраструктури Глобальної морської системи зв'язку у разі лиха та для забезпечення безпеки (ГМЗЛБ);

- придбання морської та авіаційної пошуково-рятувальної техніки та створення інфраструктури базування [36].

В Україні йде формування ринку активного туризму, в тому числі і активних водних подорожей. Сьогодні перспективні напрями реалізації послуги з активних водних турів в Україні представлені наступними туристичними організаціями:

1. «Wild tour» (м. Київ) – вузькоспеціалізована туристична фірма, яка займається організацією сплавів на території України та в країнах СНД. «Дикий тур» увійшов на український ринок активних подорожей в 2006 році, на сьогоднішній день вони мають велику кількість активних водних подорожей таких як:

- рафтинг на річці Чорний та Білий Черемош, Південний Буг, Стрий, Тиса, Пруд;

- сплав на річці Десна, Стоход, Тетерів, Снов, Дністер, Случ, Уж, Сіверський Донець.

2. «4 Сторони» (м. Київ) – туристична компанія, експерт з рафтингу і активного відпочинку. «4 сторони» увійшли на ринок активного відпочинку з 2002 року. Головним направленням компанії є організація активних подорожей і корпоративних програм. Перелік активних водних турів, які надає компанія:

- рафтинг на річці Чорний Черемош, Південний Буг;

- сплав на річці Сейм, Тетерів, Дніпро, Дністер, Случ, Снов, Десна.

3. «Аркадія тур» (м. Харків) – туристичне агентство, яке займається активним відпочинком та подорожами в Україні та світі. Агентство на

туристичному ринку вже давно, а саме на ринок активного відпочинку увійшло не давно, може запропонувати такі маршрути:

- сплави по річці Ворскла та Сіверський Донець.

4. «Rafting tour» (м. Заліщики) – клуб активного відпочинку, який спеціалізується на сплавах на байдарці по річці Дністер. Клубом розроблено багато маршрутів по Дністру, а саме:

- одноденні тури: Заліщики – Синьків, Устечко – Заліщики, Хмелева – Устечко;

- дводенні тури: Заліщики – Колодрібка, Хмелева – Заліщики, Устечко – Городок, Берем'яни – Заліщики, Нижнів – Сокричин;

- триденні тури: Нижнів – Незвисько, Хмелева – Городок, Заліщики – Худиківці;

- чотириденні тури: Устечко – Горошова.

5. «Banana tour» (м. Київ) – клуб активного відпочинку, який займається організацією сплавів на байдарках та активних подорожей в Україні. «BANANA TOUR» увійшли на ринок активного відпочинку в 2011 році. Головним їх направленням є організація сплавів за таким маршрутом:

- сплав по річці Жерев, Бобер, Стохід, Ірпінь, Тетерів, Остер, Ірдинське болото.

Одним з перспективних напрямів розвитку водного туризму слід вважати організацію турів річкою Західний Буг. Басейн річки багатий природними скарбами і протікає по території трьох країн: Польща, Білорусь та Україна. Хоча це й має рекреаційний потенціал, але у регіоні туризм ніколи не відігравав великої ролі в його подальшому розвитку. Основна причина – це недостатнє використання природних ресурсів річки та низький рівень туристичної інфраструктури.

Партнери проєкту BugUnitesUs мають на меті створити нові умови та перспективи для даного регіону. Мета цього міжнародного проєкту «Єдне нас Буг – утворення двох транскордонних байдаркових туристичних маршрутів» - зміцнення інтеграції в транскордонному регіоні, підвищення його соціального

та економічного потенціалу через популяризацію і збереження природного спадку та вдосконалення туристичної інфраструктури річки Західний Буг та її долини.

В межах реалізації міжнародного проекту буде розроблено два нові байдаркові маршрути річкою Західний Буг, з відповідним маркуванням, інформаційними пунктами та з облаштованими місцями для відпочинку туристів (рис. 3.1).



Рис. 3.1. Схема байдаркових маршрутів р. Західний Буг.

Джерело: [10].

В селі Конотопи Червоноградського району буде збудована 20– метрова оглядова вежа. Це 4-рівнева споруда зі сходами, які розташовані всередині конструкції. Всі рівні завершуються квадратними майданчиками з дерев'яним огороженням. Сама вежа матиме вигляд видовженої піраміди зі зрізаним верхом. На останньому рівні передбачений оглядовий майданчик. Зверху вся конструкція накрита шатровим дахом.

В межах міжнародного проекту в місті Сокаль Червоноградського району будується Центр байдаркового туризму, який буде займатись промоцією

природної спадщини та байдаркового туризму. Відвідувачі зможуть здійснювати безкоштовні прогулянки на байдарках та орендувати необхідне спорядження для уроків байдарки та інших заходів. Інструктор ознайомлюватиме з усіма нюансами маршруту. Новий маршрут на байдарках перетинатиме кордони трьох країн, дозволяючи любителям природи відкрити для себе красу річки Буг. Водночас спільні міжнародні транскордонні заходи дадуть можливість місцевим громадам зміцнити співпрацю, налагодити нові зв'язки та розвивати підприємництво.

Загальний бюджет проекту – 1 414 765, 86 євро. З них грант ЄС – 1 273 289, 27 євро, в тому числі грант ЄС для України – 290 967,70 євро. Внесок українського партнера – 32 329,74 євро. Учасники проекту – гміна Дорогичин (Республіка Польща), Червоноградська районна рада Львівської області (Україна).

3.3. Розробка індивідуального маршруту сплаву по річці Дніпро

За результатами проведеного дослідження представлено розробку індивідуального маршруту сплаву по річці Дніпро.

Паспорт туру представлено нижче.

Назва туру: «Один день на байдах».

Група учасників: 12 осіб (1 інструктор).

Вік учасників: від 8 (в супроводі дорослих) до 64 років.

Сезон проведення походу: з травня по жовтень.

Протяжність маршруту: 13 км.

Характеристика нитки маршруту по річці Дніпро:

- течія спокійна, швидкість до 2 км/год;
- ухил річки – 0,23 м / км;
- русло дещо звивисте, шириною 15 – 50 м;
- глибина річки 2 – 5 метри.

Кількість днів туру: 1 день.

Район туру: Київська область.

Графік руху водного походу по маршруту відображено у табл. 3.2.

Таблиця 3.2.

Графік руху водного походу «Один день на байдах»

День шляху	Пункт відправлення	Пункт призначення	Відстань, км	Чистий час руху, год.
Перший	с. Козін	м. Київ	13	3,50
Разом	-	-	13	3,50

Час руху визначаємо, враховуючи середню швидкість руху туриста на байдарці, з урахуванням швидкості течії 4 км/год.

Програма туру: 1-й день:

8.30 – збір групи на парковці «McDonald's» (Залізничний вокзал);

9.10 – прибуття до центрального пляжу с. Козін та інструктаж з техніки водної греблі, вихід групи на маршрут;

11.00 – зупинка на базі відпочинку «Зелений Гай», анімаційна програма (туристичні конкурси з в'язання вузлів, збір намету тощо);

12.30 – обід;

13.00 – вихід на маршрут;

15.00 – зупинка біля треку мотокросу, відвідування трека та фото/відео зйомка змагань чи тренування мото-спортсменів;

17.00 – прибуття до міста фінішу, яке знаходиться за адресою м. Київ, Корчевате, зупинка правий берег річки перед мостом;

Даний маршрут розрахований на туристів-новачків, які вперше сіли у байдарку. На даному маршруті туристи отримають базові навички управління плавзасобом, отримають невеликі фізичні навантаження. Маршрут розрахований на сімейний та індивідуальний відпочинок, так як перешкоди на маршруті відсутні та кількість піщаних пляжів достатня для приємного відпочинку.

В таблиці 3.3. продемонстровано кошторис витрат туру: «Один день на байдах».

Таблиця 3.3.

Кошторис витрат туру: «Один день на байдах»

Витрати	Витрати (%)	Витрати за 1 тур (грн.)	Витрати за місяць (грн.)	Витрати за квартал (грн.)	Витрати на сезон (грн.)
Оренда туристичного спорядження	58,0	4730,0	37840,0	113520,0	227040,0
Трансфер	2,2	177,8	1422,4	4267,2	8534,4
Продукти харчування	13,7	1118,0	8944,0	26832,0	53664,0
Послуги інструктора – провідника (1чол.)	22,0	1800,0	14400,0	43200,0	86400,0
Медичне страхування	1,2	100,0	800,0	2400,0	4800,0
Групова аптечка	1,6	174,0	1392,0	4176,0	8352,0
Реклама туристичного продукту	2,8	229,0	1832,0	5496,0	10992,0
Собівартість туристичного продукту	100,0	10848,8	86790,4	260371,2	570742,4
Прибуток (30%) на туристський продукт	130,0	3254,6	26037,1	78111,4	156222,7
Вартість туристичного продукту		14103,4	112827,5	338482,6	676965,1

Джерело: розробка авторки

Нами складена калькуляція туристського продукту, спрогнозовано, що кількість проведених турів на місяць буде складати 8 турів, до яких входить оренда туристського спорядження, транспорт, харчування, послуги інструктора-провідника та медичне страхування.

Розглянемо більш детально калькуляцію туристського продукту:

1) Оренда туристського спорядження на групу з 12 чоловік складає 4730 грн., на одну особу складає 395 грн.

2) Мікроавтобус ГАЗель (з причепом для байдарок): 14 грн./км. ФОП

Віктор, тел.: 066-933-45-85. Відстань від міста Київ до села Козін 12,7 км x 14 грн./км = 177,8 грн. Витрати на трансфер в одну сторону на групу з 12 чоловік складає 177,8 грн., а на одну людину ціна складає 14,8 грн.

3) Вартість інструктора-провідника є постійною для групи відпочиваючих, тобто ціна, по відношенню до одного туриста може змінюватися від кількості відпочиваючих.

4) На місяць рекламні послуги будуть коштувати 1832 грн., на квартал ціна буде складати 5496 грн., а на один рік 21 984 грн.

5) Система оподаткування підприємницької діяльності 2 групи фізичних осіб підприємців, що працюють в сфері активного туризму.

Відтак, виходячи з вище зазначеного, ціна активного туристського туру коштуватиме 1175 грн. на одну особу, а на групу із 12 осіб 14 103,44 грн. Отже, чистий прибуток становитиме 156222,7 грн. за сезон.

ВИСНОВКИ

В результаті проведеного дослідження викликані всі поставлені завдання.

Так встановлено, що поняття водного туризму тлумачать як один з активних видів туризму, в основі якого лежить подолання маршруту на воді за допомогою спеціальних плавзасобів.

Встановлено, що водний туризм класифікується за такими ознаками як характеристика подорожі, мета, тривалість подорожі, середовище, в якому відбувається подорож, та поділяється на такі види як сплав по річках, рафтинг, яхтинг, круїзний туризм, дайвінг, віндсерфінг, каякінг, вейкбординг, каньйонінг.

Організація перевезень туристів водним транспортом регулюється міжнародними угодами та конвенціями. У пасажирському сполученні водного транспорту використовують лінійну та круїзну організаційні форми судноплавства, які передбачають укладення договору між пасажиром та туристичною компанією або власником судна. Відносини у сфері водного туризму регламентують такі документи, як Афінська «Конвенція про перевезення морем пасажирів та їх багажу», «Кодекс торговельного мореплавства України», Закон України про внутрішній водний транспорт тощо.

Було встановлено, що головними чинниками розвитку водного туризму є історичні, природно-географічні та соціально-економічні. Витоками круїзного туризму в Україні вважаються річкові екскурсії для учнів на пароплавах по Дніпру у XIX – XX ст. Держава володіє великим потенціалом у розвитку водного туризму, основою якого є 163 річки довжиною понад 100 км, Чорне та Азовське моря. До соціально-економічних чинників відносять економічне становище держави, рівень доходів громадян, матеріально-технічна база та інфраструктура туризму, інфляція, рівень освіти та культури громадян, потреби населення тощо. Так, як сьогоденне економічне становище України є незадовільним, тому розвиток водного туризму гальмується і потребує

вирішення багатьох проблем.

Обґрунтовано, що симбіоз активних видів туризму і водного туризму особливо актуальний у пандемічний і післяпандемічний період, пов'язаний з коронавірусною інфекцією COVID-19. У такому випадку особливо привабливими для туристів стають види туризму «відкритих і слабозаселених» територій. При цьому гостро стоїть питання забезпечення протиепідеміологічної безпеки як учасників водного туризму під час подорожі, так і при розміщенні у закладах розміщення.

В ході даної роботи було виявлено низку проблем розвитку водного туризму, а саме: системне недофінансування транспортної системи, недостатнє технічне обслуговування інфраструктури та транспорту, технічна відсталість, застаріла матеріально-технічна база, значний ступінь фізичного та морального зносу суден, екологічні проблеми, нестабільна політична ситуація в країні тощо.

Визначено завдання, які необхідно виконати для забезпечення розвитку водного транспорту, а саме: визначення українським урядом круїзного туризму як перспективного напрямку туристичної діяльності країни; удосконалення портової інфраструктури, покращення привабливості українських портів; зміна менталітету українського споживача на європейський манер; впровадження спрощених умов реєстрації суден під Державним прапором України, створення міжнародного реєстру суден; поступова лібералізація вантажних перевезень внутрішніми водними шляхами, відкриття внутрішніх водних шляхів для іноземних суден; створення та організація нових програм водних турів на р. Західний Буг; підтримка туристичних компаній, які спеціалізуються на активних видах туризму тощо.

Представлено розробку індивідуального маршруту сплаву по річці Дніпро. Назва туру: «Один день на байдах». Розраховано, що ціна активного водного туру коштуватиме 1175 грн. на одну особу, а на групу із 12 осіб 14 103,44 грн. Тому, чистий прибуток становитиме 156222,7 грн. за сезон.

Отже, водний туризм являє собою спеціальний вид активного туризму,

який досліджувався багатьма науковцями та вченими. На мою думку, цей напрям туризму є перспективним для України, і потребує глибшого вивчення та аналізу для подолання наявних проблем та подальшого розвитку.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Ангелко І. В. Сучасний стан та перспективи розвитку туристичної галузі в Україні / І.В.Ангелко // Український соціум, 2014. № 2. – С. 71-79.
2. Бакурова А. В. Основні проблеми туристичної галузі. URL: http://tourlib.net/statti_ukr/bakurova.htm
3. Бейдик О. О. Рекреаційно-туристичні ресурси України: методологія та методи аналізу, термінологія, районування / О.О.Бейдик. – К. : ВПЦ «Київський університет», 2012. – 395 с.
4. Бейдик О.О. Рекреаційні ресурси України: Навчальний посібник / О.О.Бейдик. – К.: Альтерпрес, 2015. – 400 с.
5. Биркович В. І. Удосконалення державного регулювання розвитку туризму на регіональному рівні / В.І.Биркович // Стратегічні пріоритети, 2014. №. 4(5). – С. 157-163.
6. Бондаренко І.Г. Основи спортивного туризму в рекреаційній діяльності: збірник наукових праць / І.Г. Бондаренко, О.В.Бондаренко. – Харків: ХДАФК, 2016. – 358 с.
7. Васильев Ю.С. Использование водоемов и рек в целях рекреации/ Ю.С. Васильев, В.А. Кукушкин. – Л.: Гидрометеиздат, 1988. – 230 с.
8. Вишневський В.І. Гідрологічні характеристики річок України./ В.І. Вишневський, О.О. Косовець. – К.:Ніка-Центр, 2003.–324 с.
9. Вишневський В.І. Річки і водойми України. Стан і використання./ В.І.Вишневський. – К.: Віпол, 2000. – 230 с.
10. Водний туризм: національний та міжнародний досвід / Б.І.Корпан // Матеріали наукової конференції з міжнародною участю. – Львів, 2021. – 84 с.
11. Всесвітня туристична організація UNWTO. URL: <https://www.unwto.org/>

12. Гладкевич Г. И. Неконфликтное рекреационное использование территории. Туризм и рекреация на пути устойчивого развития: отечественные и зарубежные исследования. – М., 2015. – С. 308-322.
13. Грабовський Ю.А. Спортивний туризм. Навч. посібник / Ю.А. Грабовський, О.В. Скалій, Т.В. Скалій. – Тернопіль: Навчальна книга - Богдан, 2009. – 304 с.
14. Грицак Ю.П. Організація самодіяльного туризму. Навчальний посібник для студентів спеціальності «туризм» / Ю.П. Грицак. – Харків: Екограф, 2008. – 164 с.
15. Державна служба статистики України. URL: <http://www.ukrstat.gov.ua/>
16. Деякі питання діяльності Державного агентства розвитку туризму: Постанова Кабінету Міністрів України від від 24 грудня 2019 р. № 1162. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1162-2019-%D0%BF#Text>
17. Домбровська С. М. Державне регулювання туристичної галузі України / С.М.Домбровська, О.М. Білотіл, А.Л. Помаза-Пономаренко. – Х. : НУЦЗУ, 2016. – 196 с.
18. Єднає нас Буг – утворення двох транскордонних байдаркових туристичних маршрутів. Програма транскордонного співробітництва Польща–Білорусь–Україна. URL: <https://pbu2020.eu/ua/projects2020/241>.
19. Жук І. З. Актуальні проблеми та перспективи управління туристичною індустрією в Україні // Актуальні проблеми та перспективи розвитку туризму в Україні: теорія і практика. Матеріали міжнародної науково-практичної конференції. – К., 2015. – С. 68-70.
20. Жук І.З. Сучасний стан та перспективи розвитку туристичного бізнесу в Україні / І.Жук // Вісник Львівського університету. Серія міжнародні відносини, 2008. - Вип.24. - С.71-76.
21. Закон України «Про внутрішній водний транспорт. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1054-20#Text>

22. Закон України «Про туризм». URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/324/95-%D0%B2%D1%80#Text>
23. Кифяк В. Організація туристичної діяльності в Україні: навч. посіб./ В.Кифяк. – Чернівці: Книги XXI, 2017. – 300 с.
24. Кляп М.П. Сучасні різновиди туризму: навч. посіб. / М.П. Кляп, Ф.Ф.Шандор. – К.: Знання, 2011. – 334 с.
25. Котлубай В.О. Відродження прибережних пасажирських перевезень в системі морського туризму України // Збірник наукових праць Державного економіко-технологічного університету транспорту. Сер.: Економіка і управління, 2018. – № 26. – С. 36-42.
26. Личак І.С. Водний туризм: навчальний посібник /І.С. Личак, П.А.Хоменко. – Біла Церква, 2013. – 155 с.
27. Любіцева О. О. Туристичні ресурси України. Навчальний посібник / О.О.Любіцева. – К.: Альтерпрес, 2017. – 415 с.
28. Ляховська О. С. Круїзний туризм в Україні / О. С. Ляховська // Наукові записки Рівненського державного гуманітарного університету. – 2011. – Вип. 17. – Т. 2. – С. 25-30.
29. Методики гідрографічного та водогосподарського районування території України відповідно до вимог Водної рамкової директиви Європейського Союзу / В. В. Гребінь, В. Б. Мокін, В. А. Сташук, В. К. Хільчевський, М. В. Яцюк, О. В. Чунарьов, Є. М. Крижановський, В. С. Бабчук, О. Є. Ярошевич – К.: Інтерпрес, 2013. – 55 с.
30. Нездоймінов С.Г. Дослідження туристичного руху на водному транспорті в Україні / С.Г.Нездоймінов, Н.М. Андрєєва // Маркетинг і менеджмент інновацій, 2017. – №1. С. – 205-212.
31. Ніколаєнко А.А. Особливості організації водного туризму в Україні. / А.А.Ніколаєнко. – Умань: Видавець «Сочінський», 2015. – С. 144-145.
32. Пандемія COVID-19 та її наслідки у сфері туризму в Україні. URL: <http://www.ntoukraine.org/assets/files/EBRD-COVID19-Report-UKR.pdf>

33. Покоłodна М.М. Рекреаційна географія: навч. Посібник / М.М.Покоłodна. – Х.: ХНАМГ, 2012. – 275 с.
34. Положення від 11.10.2013 № 582. Наказ «Про затвердження Положення про Єдину спортивну класифікацію України». URL: <https://ips.ligazakon.net/document/RE24393?an=403>.
35. Понятіе «туризм» и соціальное вплиание туризма. URL: <http://holm-forum.ru/turizm/opredelenie-turizma/ponyatie-turizm-i-sotsial-noevliyanie-turizma.html>.
36. Розпорядження кабінету міністрів України від 30 травня 2018 року №430-р «Про схвалення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року». URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show>.
37. Сучасний стан законодавчого забезпечення туризму в Україні: проблеми та шляхи вирішення: Звернення учасників Всеукраїнських громадських слухань. Туристична Асоціація України. URL: <http://www.tourism.gov.ua/publ.aspx?id=322>.
38. Філіпов З.І. Спортивний туризм. Організація і методика спортивно-туристичної роботи. Навчальний посібник / З.І. Філіпов. – Дрогобич: Коло, 2010. – 344 с.
39. Шахова М.Ю. Поняття та види спортивного туризму /М.Ю, Шахова. – Одеса: ОНЕУ, 2019. – С.368-371.
40. Шупік Б. В. Зарубіжний досвід у регулюванні туризму / Б.В.Шупік // Держава та регіони. – 2018.–№1.–С. 200-207.
41. Ященко Ю.С., Зігунов В.М. Стан та проблеми розвитку водного (гребного) туризму в Сумській області / Ю.С.Ященко, В.М. Зігунов. – Суми: ФОП Цьома С. П., 2019. – С. 147-149.

ДОДАТКИ

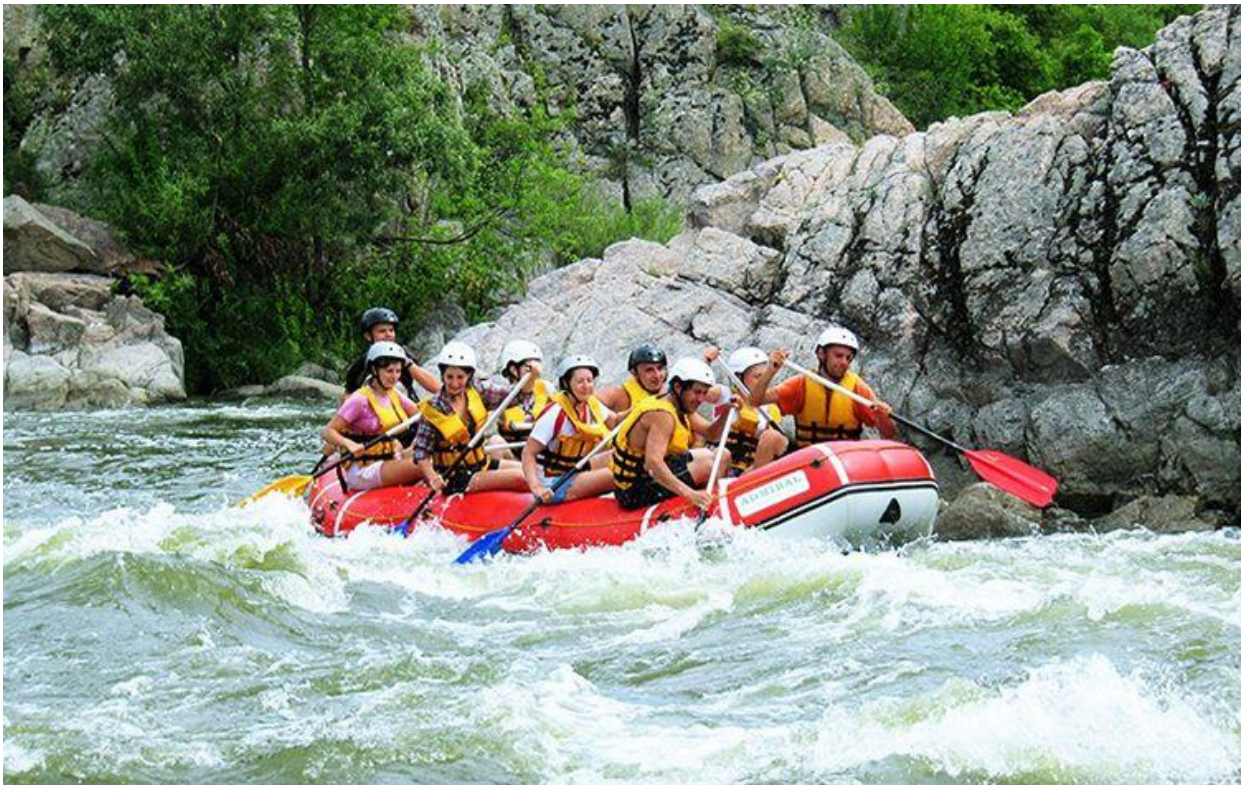
Додаток А

Різновиди водного туризму

Сплав по річці



Рафтинг



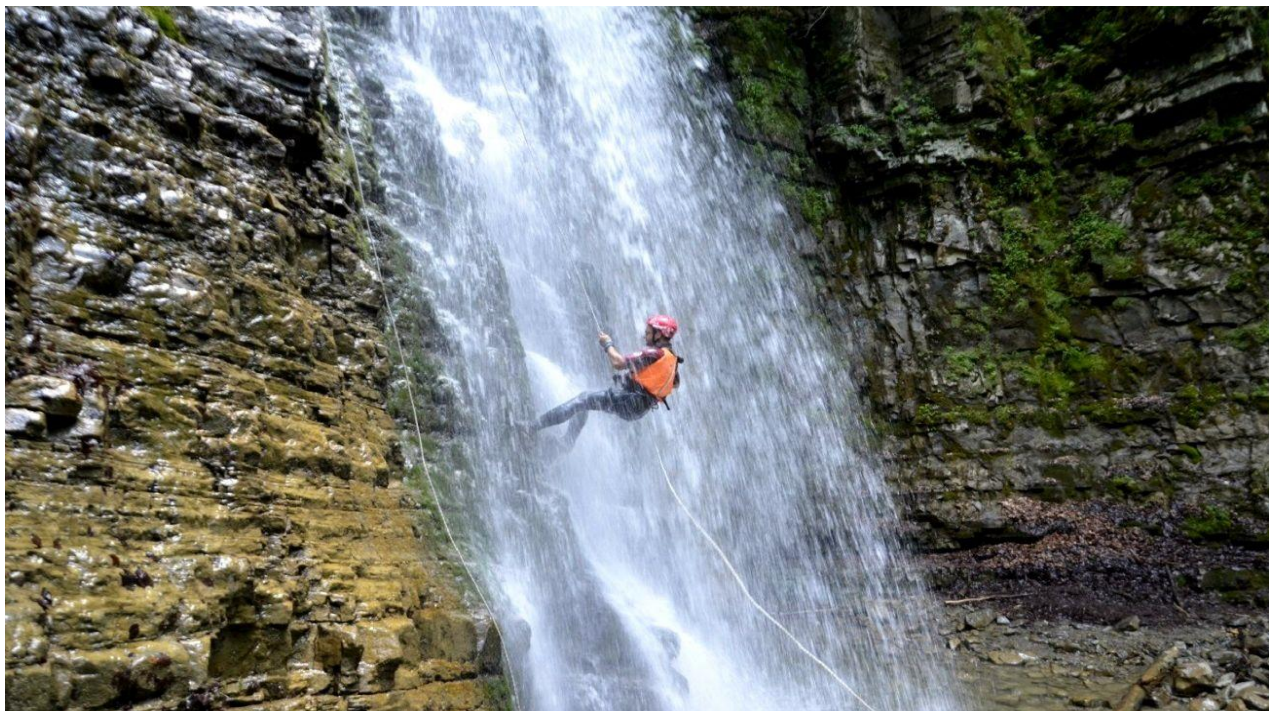
Яхтинг



Каякінг



Каньонінг



Віндсерфінг



Вейкбординг



Дайвінг



Круїзний туризм



Умови договору морського перевезення Пасажирів і Багажу

(у дії з 21.08.2020р.)

I. ЗАГАЛЬНІ УМОВИ

1. Дані умови договору перевезення Пасажирів і багажу є невід'ємною частиною пасажирського квитка.

2. Даний договір означає, що Перевізник зобов'язується перевезти Пасажира та його каютний багаж до пункту призначення, а Пасажир зобов'язується сплатити встановлену плату за проїзд і плату за провезення багажу на нижчезазначених умовах.

3. Перевезення охоплює період, протягом якого Пасажир і/або його каютний багаж знаходяться на борту судна, період посадки та висадки і період, протягом якого Пасажир та його каютний багаж доставляються водним шляхом з берега на судно або навпаки, коли вартість такого перевезення включено до вартості квитка або коли судно, що використовується для цього допоміжного перевезення, було надано в розпорядження Пасажира Перевізником. Однак щодо Пасажира перевезення не охоплює період, протягом якого він перебував на морському вокзалі, на причалі або в будь-якій іншій портовій споруді.

4. Перевезення іншого багажу, який не є каютним багажем, охоплює період з моменту прийняття його Перевізником, його службовцем або агентом на березі чи на борту судна до моменту його видачі Перевізником, його службовцем або агентом.

5. Терміни, що використовуються в даному договорі, означають:

"Перевізник" означає особу, якою або від імені якої укладено договір перевезення, незалежно від того, чи здійснюється фактично перевезення ним самим чи замінюючим Перевізником;

"замінюючий Перевізник" означає особу, іншу ніж Перевізник, яка, будучи власником, фрахтувальником чи оператором судна, фактично здійснює усе перевезення чи його частину;

"Договір перевезення" означає укладений Перевізником або від його імені договір про перевезення Пасажира або, у відповідному випадку, Пасажира та його багажу;

"Пасажир" означає будь-яку особу, яка перевозиться на судні: а) за договором перевезення або б) за згодою Перевізника для супроводження автомашини або живих тварин, які є предметом договору перевезення вантажів, що не регулюється Афінською конвенцією про перевезення морем Пасажирів та їх багажу 1973 року;

"Багаж" означає будь-який предмет чи автомашину, що перевозяться Перевізником за договором перевезення, за винятком: а) речей або автомашин, що перевозяться за договором фрахтування, коносаментом чи іншим договором, який стосується головним чином перевезення вантажів; б) живих тварин;

"Каютний багаж" означає багаж, який знаходиться в каюті Пасажира або іншим чином знаходиться в його володінні, під його охороною чи його контролем;

"Міжнародне перевезення" означає будь-яке перевезення, при якому відповідно до договору перевезення місце відправлення і місце призначення розташовані в двох різних державах або в одній державі, якщо згідно з договором перевезення чи передбаченим рейсом проміжний порт заходу знаходиться в іншій державі.

II. ПАСАЖИРСЬКИЙ КВИТОК.

6. Доказом укладення договору морського перевезення Пасажира і сплати вартості проїзду є виданий Перевізником квиток.

7. Пасажирський квиток у стандартній формі і змісті судновласника не підлягає будь-яким змінам або/чи доповненням.

8. Пасажирський квиток є дійсним на той рейс і на те судно, що зазначені у квитку.

9. Пасажирський квиток не підлягає передачі особам, які не є поймаєновані у квитку. У разі пред'явлення квитка іншою особою квиток анулюється і вартість його не повертається.

III. ТАРИФИ.

10. Оплата за проїзд стягується відповідно до діючих тарифів на перевезення Пасажирів і вантажу.

11. У вартість проїзду входить триразове харчування Пасажира на судні.

12. При оплаті проїзду в одному напрямку Пасажир зобов'язаний залишити борт судна в порту призначення через одну годину після приходу судна до порту.

13. Збори за посадку і висадку Пасажирів у порту відправлення / призначення сплачуються Пасажиром окремо згідно з діючими у цих портах ставками, або, якщо вони включені у вартість Квитка, відповідно до діючих тарифів.

IV. БАГАЖ.

14. Кожен Пасажир, що займає окреме місце, має право на безкоштовне провезення 100 кг або 0,5 куб.м. каютного багажу (ручної поклажі). За провезення багажу (ручної поклажі) понад встановлену норму стягується плата -50 USD/0,5 куб.метрів. Здача Перевізнику багажу засвідчується багажною квитанцією.

15. Багаж не повинен містити заборонені до ввозу/вивозу товари, смердючі, легкозаймисті, вибухонебезпечні, радіоактивні, корозійні, отруйні речовини, інфекційні матеріали (бактерії, вірусні культури) або інші речовини, що по своїй природі можуть бути небезпечними для судна, вантажу, екіпажа і Пасажирів.

16. Пасажир гарантує, що в багажі та/або транспортному засобі (легковому автомобілі, причепі, вантажному автомобілі, трейлері, контейнері, тощо) яким він керує або супроводжує, та який планується до перевезення на судні, немає зброї, контрабанди, наркотиків, інших нелегальних речовин або безквиткових пасажирів, а багаж та/або транспортний засіб не буде завдавати шкоди, пошкоджень або додаткових витрат Перевізнику, судну, будь-якому іншому багажу або вантажу під час перевезення.

17. Про втрату або пошкодження багажу Пасажир повинен надіслати письмове повідомлення Перевізнику або його агенту: а) в разі явного пошкодження каютного багажу – до або у момент висадки Пасажира; б) в разі явного пошкодження іншого багажу - до або у момент його видачі; в) в разі втрати багажу чи пошкодження багажу, яке не є явним, - протягом сорока восьми (48) годин з моменту висадки Пасажиру. При невиконанні Пасажиром вимог цієї статті, вважається, що Пасажир одержав свій багаж непошкодженим, якщо не доведено протилежне. Письмове повідомлення не потрібне, якщо стан багажу був спільно встановлений або перевірений в момент його одержання.

V. ВІДМОВА ПАСАЖИРА ВІД ДОГОВОРУ ПЕРЕВЕЗЕННЯ.

18. Пасажир має право у будь-який час до відходу судна, а після початку рейса - у будь-якому порту, у який судно зайде для посадки або висадки Пасажирів відмовитися від договору морського перевезення.

19. Пасажир, який повідомив Перевізника про відмову від перевезення, має право на повернення плати за проїзд та провезення багажу в наступних розмірах:

- При поверненні квитка не пізніше, ніж за 14 діб до відходу судна від порту посадки або, якщо пасажир не з'явився до відходу судна через хворобу, або відмовився від проїзду по цій же причині з пред'явленням відповідного документа, або з причин, які залежать від перевізника, повертається 100% вартості квитка.

- При поверненні квитка не пізніше, ніж за 7 діб до відходу судна від порту посадки, повертається 75% вартості квитка.

- При поверненні квитка не пізніше, ніж за 3 доби до відходу судна від порту посадки, повертається 50% вартості квитка

- При поверненні квитка менш, ніж за 3 доби до відходу судна від порту посадки вартість квитка не повертається

20. На розсуд перевізника можливе повернення 100% вартості квитка незалежно від часу його повернення у разі, якщо повернення викликане обставинами, що не залежать від пасажера і підтверджуються відповідними документами.

21. Пасажир має право в будь-який час до відходу судна змінити дату початку дії договору морського перевезення сплативши додатковий збір у таких розмірах:

- Зміна дати початку дії договору морського перевезення (далі по тексту - «Перенесення квитка») не пізніше ніж за 14 діб до запланованого відходу судна від порту посадки - безкоштовний;

- При перенесенні квитка не пізніше, ніж за 7 діб до запланованого відходу судна доплачується 12,5% вартості квитка на дату здійснення перенесення квитка;

- При перенесенні квитка не пізніше, ніж за 3 доби до запланованого відходу судна доплачується 25% вартості квитка на дату здійснення перенесення квитка;

- При перенесенні квитка від 3 діб до початку реєстрації пасажирів на посадку - доплачується 50% вартості квитка на дату здійснення перенесення квитка;

22. На розсуд перевізника можливе перенесення квитка незалежно від часу запиту в разі, якщо перенесення викликаний обставинами, що не залежать від пасажера і підтвердженими відповідними документами.

23. Замовник який придбав пасажирський квиток, має право в будь-який час до відходу судна замінити пасажера в квитку сплативши додатковий збір у таких розмірах:

- Заміна пасажера в квитку не пізніше ніж за 14 діб до запланованого відходу судна від порту посадки - 12,5%;

- При заміні пасажера в квитку не пізніше, ніж за 7 діб до запланованого відходу судна доплачується 25% вартості квитка на дату здійснення заміни;

- При заміні пасажера в квитку не пізніше, ніж за 3 доби до запланованого відходу судна доплачується 50% вартості квитка на дату здійснення заміни;

- При заміні пасажера в квитку в період від 3 діб до закінчення реєстрації на судно - доплачується 75% вартості квитка на дату здійснення заміни;

VI. ВІДМОВА ПЕРЕВІЗНИКА ВІД ДОГОВОРУ ПЕРЕВЕЗЕННЯ.

24. Перевізник має право відмовитися від договору морського перевезення Пасажера при настанні таких обставин: а) воєнних або інших дій, що можуть загрожувати небезпекою захоплення судна, вантажу або Пасажирів; б) блокади порту відправлення або призначення; в) затримання судна за розпорядженням влади з причин, що не залежать від сторін договору; г) залучення судна для спеціальних потреб держави; д) епідемії чи карантину.

25. Договір морського перевезення Пасажера припиняється без відмови сторін при настанні таких обставин: а) судно загине або буде силоміць захоплено; б) судно буде визнане непридатним для плавання.

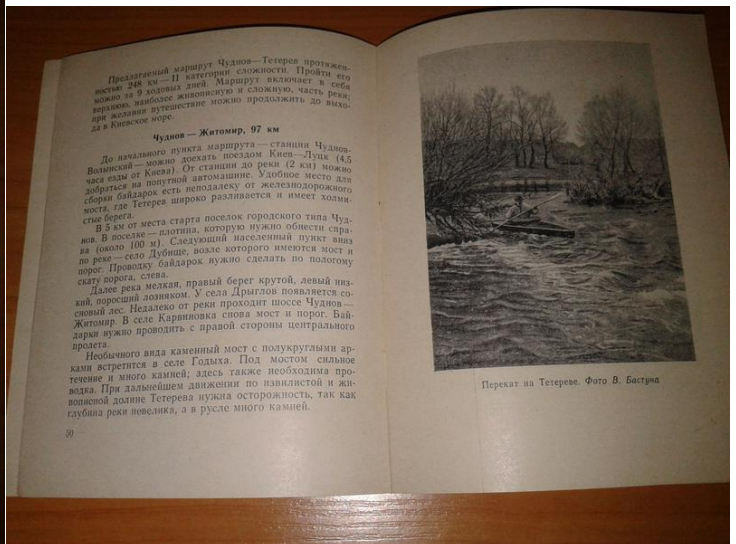
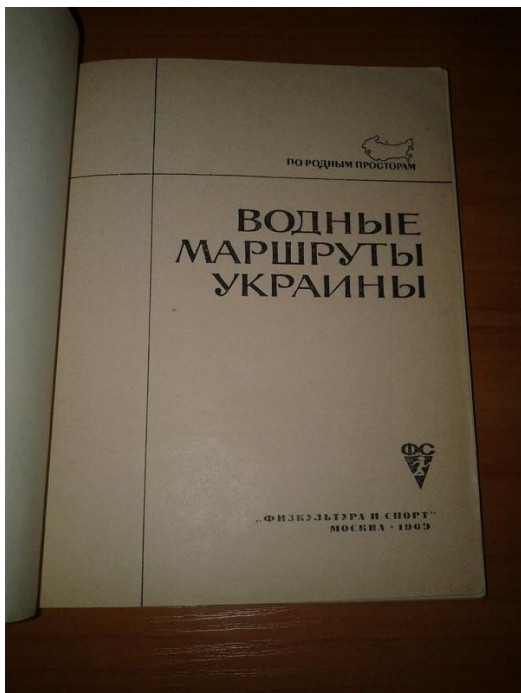
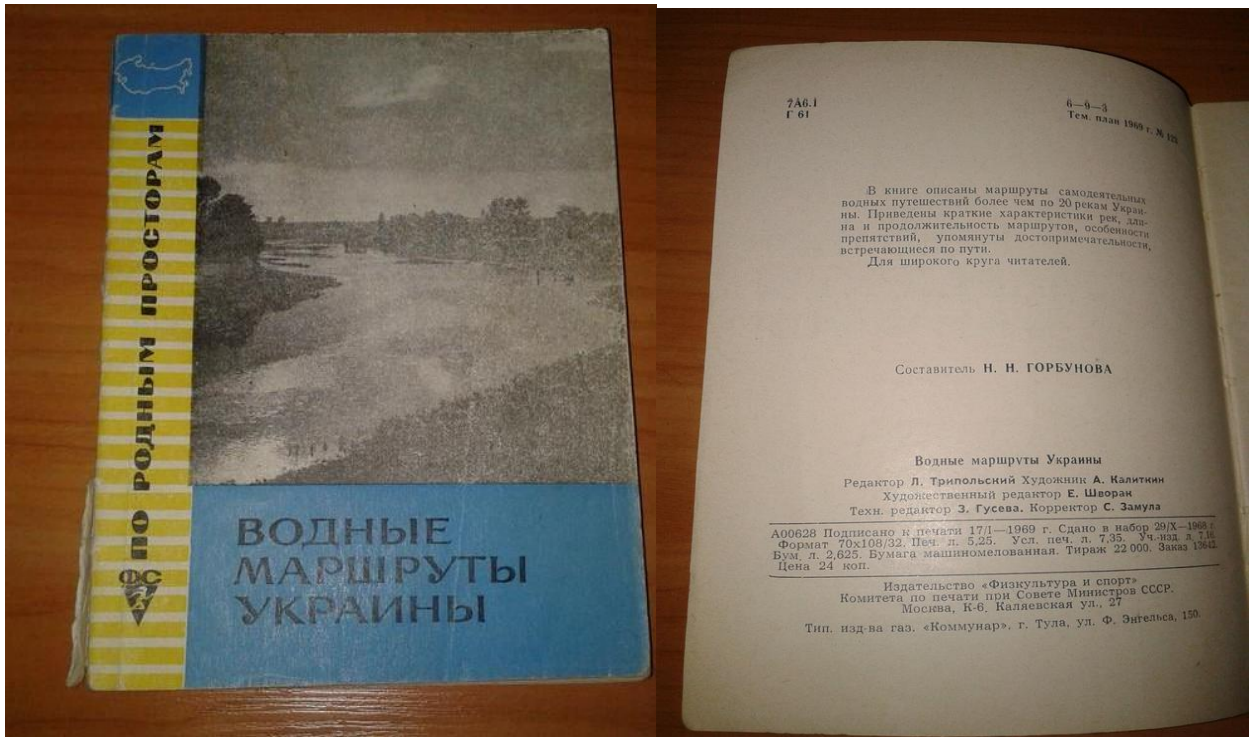
26. У разі припинення договору морського перевезення Пасажера з ініціативи Перевізника до відходу судна Пасажир повертається уся плата за проїзд та провезення багажу, а при припиненні договору після початку рейсу - частина вказаної плати пропорційно відстані, перевезення на яку не відбулося.

27. Перевізник має право здійснити на власний розсуд заміну судна, вказаного у цьому пасажирському квитку, на інше судно. У разі заміни на судно, характеристики і комфортабельність якого є нижчими ніж у судна, вказаного у цьому пасажирському квитку, Перевізник відшкодовує пасажиру різницю у вартості пасажирських квитків таких суден. Перевізник має право переселити Пасажера у іншу каюту чи приміщення на судні, затримати відхід судна, змінити маршрут перевезення, місце посадки або висадки Пасажера, якщо такі дії будуть необхідні внаслідок стихійного лиха, несприятливих погодних чи санітарно-епідеміологічних умов, а також інших подій і явищ, що не залежать від Перевізника і роблять неможливим виконання договору морського перевезення Пасажера. Перевізник не відповідає за можливі затримки приходу судна в порт призначення у випадку настання форс-мажорних обставин, у тому числі несприятливих

погодних умов, а також внаслідок інших, що не залежать від Перевізника, причин, і викликане цим скорочення часу стоянки судна в порту.

28. Перевізник має право відмовитися від договору морського перевезення Пасажира - вагітної жінки у випадку, якщо строк її вагітності перевищує 35 тижнів, а в разі багатоплідності - 32 тижнів.

Збірка «Водні маршрути України» 1969 р.



Морські порти України

Білгород-Дністровський порт



Одеський порт



Бердянський порт



Чорноморський порт



Миколаївський порт



Маріупольський порт



Ізмаїльський порт



Ренійський порт



Південний порт

