МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ «ОДЕСЬКА МОРСЬКА АКАДЕМІЯ»
НАУКОВО-НАВЧАЛЬНИЙ ІНСТИТУТ МОРСЬКОГО ПРАВА ТА МЕНЕДЖМЕНТУ

Кафедра економічної теорії та підприємництва
на морському транспорті

Тимошенко Ганна Андріївна

КВАЛІФІКАЦІЙНА РОБОТА БАКАЛАВРА

НА ТЕМУ:

ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ ЯХТЕНОГО ТУРИЗМУ В УКРАЇНСЬКОМУ СЕГМЕНТІ ЧОРНОГО МОРЯ

Спеціальність – 073 «Менеджмент»

Освітня програма – «Менеджмент в галузі морського та річкового транспорту»

Науковий керівник
старший викладач
Левинська Т.І.

Здобувач вищої освіти_____

Науковий керівник_____

Консультант_____

Завідуючий кафедрою_____

Нормоконтроль_____

Одеса 2022

ЗАВДАННЯ

на розробку дипломної бакалаврської роботи

за темою:

ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ ЯХТЕНОГО ТУРИЗМУ В УКРАЇНСЬКОМУ СЕГМЕНТІ ЧОРНОГО МОРЯ

	Зміст окремих частин дипломної бакалаврської роботи	Строк виконання	Фактично виконано
1	2	3	4
1	Мета роботи: виявити перспективи розвитку яхтеного туризму в українському сегменті Чорного моря	11.10.21	12.10.21
2	Об’єкт дослідження:альтернативи розвитку яхтеного турузму в українському сегменті Чорного моря	11.10.21	12.10.21
3	Предмет дослідження: всесвітній яхтенговий туризм та яхтенгова індустрія Чорноморського регіону	11.10.21	12.10.21
4	ВСТУП	17.10.21	17.10.21
5	РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИЧНІ АСПЕКТИ ТА СУЧАСНІ ТЕНДЕНЦІЇ РОЗВИТКУ ЯХТЕНОГО БІЗНЕСУ	29.10.21	29.10.21
6	РОЗДІЛ 2. СВІТОВІ ТЕНДЕНЦІЇ РОЗВИТКУ ТЕХНОЛОГІЙ ЯХТЕНГУ	19.11.21	19.11.21
7	РОЗДІЛ 3. ОБГРУНТУВАННЯ ПРІОРИТЕТНИХ НАПРЯМКІВ РОЗВИТКУ ЯХТЕНОГО ТУРИЗМУ В УКРАЇНСЬКОМУ СЕГМЕНТІ ЧОРНОГО МОРЯ	20.12.21	10.12.21

8	РОЗДІЛ 4. ОХОРОНА ПРАЦІ	28.12.21	28.12.21
9	ВИСНОВКИ	10.01.21	10.01.21
10	СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ	14.01.21	14.01.21
11	Анотація	17.01.21	17.01.21
12	Формування ілюстративного матеріалу	18.01.21	18.01.21
13	Відгук керівника	19.01.21	19.01.21
14	Рецензування	20.01.21	20.01.21
15	Дата захисту	25.01.21	25.01.21

Здобувач вищої освіти

Керівник

Завідувач кафедри

ЗМІСТ

ВСТУП……..……..……. 6
РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИЧНІ АСПЕКТИ ТА СУЧАСНІ ТЕНДЕНЦІЇ РОЗВИТКУ ЯХТЕНОГО БІЗНЕСУ……... 8
1.1. Теоретичні аспекти функціонування морського туризму…….. 8
1.2. Історичні закономірності і особливості формування яхтових комплексів…… 15
1.3. Стандартизація та адміністрування в сегменті яхтенгу…….. 24
РОЗДІЛ 2. СВІТОВІ ТЕНДЕНЦІЇ РОЗВИТКУ ТЕХНОДОГІЙ ЯХТЕНГУ 32
2.1. Міжнародний досвід формування та розвитку яхтеного туризму……. 32
2.2. Аналізсучасних тенденцій розвитку яхтеного туризму та виявлення проблем, що перешкоджають його розвиток……. 39
2.3. Проблеми розвитку яхтеного туризму в Україні та шляхи їх вирішення……. 44
РОЗДІЛ 3. ОБГРУНТУВАННЯ ПРІОРИТЕТНИХ НАПРЯМКІВ РОЗВИТКУ ЯХТЕНОГО ТУРИЗМУ В УКРАЇНСЬКОМУ СЕГМЕНТІ ЧОРНОГО МОРЯ…… 54
3.1. Фактори розвитку технологій яхтенгу в українському сегменті Чорного моря…… 54
3.2. Комплексний механізм стимулювання розвитку яхтеного туризму в українському сегменті Чорного моря…….. 63
3.3. Вплив перспективних інфраструктурних об’єктів яхтеного туризму на соціально-економічний розвиток Одеської області……. 73
РОЗДІЛ 4. ОХОРОНА ПРАЦІ……... 79
4.1. Вимоги Міжнародної конвенції з охорони людського життя на морі 1974 р. (СОЛАС – 74 / SOLAS) до обладнання пасажирських суден рятувальними шлюпками і плотами та черговими шлюпками. Забезпечення їх спуску та підйому й посадки в них людей…… 79

4.2.Правила техніки безпеки при спусканні шлюпок та плотів. Здійснення безпечної посадки пасажирів в рятувальні засоби……..... 81

4.3.Особливості заходів боротьби з пожежею на пасажирських суднах……..... 83

4.4.Вимоги до обладнання і пристроїв для збирання і обробки сміття та їх розміщення на судні……..... 86

ВИСНОВКИ…….. 89

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ……. 93

ВСТУП

Актуальність теми. Яхтенговий туризм на сьогодні є одним із видів туризму, що найдинамічніше розвивається. У багатьох країнах світу це процвітаючий бізнес, що налічує сотні тисяч яхт, чартерні компанії, суднобудівельні верфі, розгалужену мережу яхтових гаваней у різних регіонах Світового океану.

Перспективність розвитку яхтеного туризму як високоприбуткового сектора туріндустрії визначають тенденції, пов'язані з необхідністю формування більш якісної туристської та забезпечує інфраструктури, а також застосуванням кластерної концепції розвитку.

Найбільш актуальною проблемою яхтеного туризму в нашій країні нині є нерозвиненість відповідної інфраструктури: у регіонах України недостатньо яхтових марин, стоянок та баз обслуговування маломірних суден, відсутні послуги із заправки цих суден нафтопродуктами. Крім того, існуючі інфраструктурні об'єкти зазвичай не відповідають сучасним міжнародним стандартам, а вартість обслуговування залишається досить високою. Неефективність функціонування яхтеного туризму обумовлена також недостатнім використанням туристично-рекреаційного потенціалу регіону та відсутністю сприятливих умов інвестування у розвиток галузі. Існує і явна суперечність між наявними сприятливими умовами для розвитку яхтеного туризму та можливостями туристично-рекреаційного потенціалу регіонів за низьких темпів зростання ринку відповідних послуг порівняно зі світовою практикою.

Метою роботи є визначення та обґрунтування перспектив розвитку яхтеного туризму в українському сегменті Чорного моря.

Об'єкт дослідження це альтернативи розвитку яхтеного туризму в Україні.

Предмет дослідження це всесвітній яхтинговий туризм та яхтенгова індустрія Чорноморського регіону.

Досягнення поставленої мети вимагає вирішення наступних взаємопов'язаних завдань, які визначають внутрішню логіку і структуру дипломної роботи:

− розібрати теоретичні аспекти функціонування морського туризму;

−охарактеризувати історичні закономірності і особливості формування яхтових комплексів;

− визначити методи і критерії прийняття ефективних управлінських та інвестиційних рішень в системі динамічності кризового циклу;

− розглянути динаміку і структуру яхтеного туризму;

− дослідити альтернативи розвитку і загальну характеристику виробничого потенціалу яхтенгової індустрії в умовах сучасної економіки;

− проаналізувати стан і проблеми розвитку українського сегменту яхтенгової індустрії;

− визначити фактори формування попиту на яхтингових технології;

− обґрунтувати фактории розвитку технологый яхтенгу в українському сегменті Чорного моря;

−розрахувати вплив перспективних інфраструктурних об’єктів яхтеного туризму на соціально-економічний розвиток українського сегменту Чорного моря.

Дослідження здійснювалося на базі вивчення та аналізу відповідної наукової літератури, матеріалів спеціальних методичних видань, інтернету, збору, систематизації та узагальнення матеріалу.

У ході дослідження використовувалися методи економічного аналізу, маркетингових досліджень, кількісного та якісного аналізу. Мета і завдання дослідження обумовили його структуру, яка складається з вступу, трьох основних розділів, висновків та списку використаних джерел.

РОЗДІЛ 1
ТЕОРЕТИЧНІ АСПЕКТИ ТА СУЧАСНІ ТЕНДЕНЦІЇ РОЗВИТКУ ЯХТЕНОГО БІЗНЕСУ

1.1. Теоретичні аспекти функціонування морського туризму

Морський туризм має достатньо тривалу передісторію. Перші круїзні послуги як основний вид послуг морського туризму мали елітний характер і низький рівень безпеки. Круїзний бізнес почав активно розвиватися з початком експлуатації трансатлантичних лайнерів з 1860 по 1960 рр. Найвідоміші круїзні компанії світу «Carnival Corporation» (рік заснування – 1972) і «Royal Carribean International» (рік заснування – 1968) виникли після краху індустрії трансатлантичних подорожей.

Перший круїзний лайнер мав назву «Oceanic» і був збудований у 1965 р. для круїзів у північноамериканському географічному сегменті ринку. Саме з середини 60-х рр. починається розвиток масового круїзного бізнесу. У 80-х рр. розквіт світового круїзного бізнесу досяг свого апогею шляхом перетворення на потужну високоприбуткову індустрію.

У сучасних умовах круїзний бізнес щорічно нарощує темпи розвитку. Понад 150 крупних судновласників американського, грецького, італійського, датського, норвезького походження пропонують широкий асортимент круїзних послуг, удосконалюючи їх якість, надаючи різноманітні додаткові послуги тощо.

В Україні внаслідок складної економіко-політичної ситуації, недосконалості законодавчої бази, зокрема в сфері оподаткування та інвестування, відсутності конкурентоспроможного пасажирського флоту та впливу інших суттєвих факторів морський туризм значно поступається за темпами зростання північноамериканському та європейському сегментам світового ринку, що не відповідає потенційним ресурсним можливостям

України. Підтвердженням цього є низький рейтинг конкурентоспроможності сфери подорожей і туризму в Україні (76 місце у 2020 р.) відносно інших країн світу, де розвинуто морський туризм (табл. 1.1).

Таблиця 1.1

Індекс конкурентоспроможності сфери подорожей і туризму країн світу у 2021 р.

Країна	Світовий рейтинг конкурен-тоспромож-ності	Регуляторна політика	Сприятли-ве середови-ще	Трудові природ ні та інші ресурси	Прямий внесок туристичної сфери у ВВП, 2020 р., %
Іспанія	1	4,66	5,26	5,64	5,6
Франція	2	4,25	5,40	5,68	3,6
Німеччина	3	4,40	5,78	5,20	3,8
США	4	4,33	5,47	5,03	2,6
Італія	8	4,14	5,02	5,55	4,1
Панама	34	4,69	4,70	3,02	7,4
Туреччина	44	3,98	4,53	3,31	4,7

Джерело: [3]

Іншим видом морського туризму є яхтинг, підтримка та стимулювання розвитку якого відбувається у Норвегії, Туреччині, Хорватії, Італії, Франції та інших країнах, що дозволяє створити додаткові робочі місця, отримати доходи від обслуговування туристів, надходження від функціонування марин.

Яхтовий туризм – вид відпочинку, що передбачає тимчасові виїзди туриста за межі постійного місця проживання без зайняття діяльністю, пов'язаної з отриманням доходу від джерел у країні (місці) тимчасового перебування з метою зайняття вітрильним спортом та, або подорожі, протягом якого засобом пересування та основним місцем ночівель є маломірне судно

(парусна, парусно-моторна, моторна яхта), що у власності чи взяте у найм.

Здійснити класифікацію видів морського туризму достатньо складно. Існує значна кількість його видів, які слід класифікувати за різними критеріями. Вважаємо, що найбільш вдалим є підхід на основі ресурсного критерію, запропонований, зокрема в роботах Ю.В. Михайлової, Ю.О. Наврозової, Н.О.Суворової. [1,3,4]

Відповідно до цього критерію морський туризм пов'язаний з використанням ресурсів моря і прибережних територій. Основною метою морського туризму вважається забезпечення відпочинку і рекреації.

Для державних регуляторних органів морський туризм є видом господарської діяльності. Відповідно пропонується використання такого визначення: морський туризм – це бізнес, що здійснюється в межах акваторії моря і прибережних територій з метою виробництва туристично- рекреаційних послуг для одержання прибутку.

Відповідно до цього визначення основними видами морського туризму є круїзний, яхтовий та пляжний туризм. Також до переліку видів морського туризму входять дайвінг, рибалка, підводне полювання, віндсерфінг, серфінг. Круїзний бізнес є одним з величезної кількості видів бізнесу. Наразі немає загальноприйнятого визначення круїзного бізнесу. Разом з тим, всі існуючі визначення пов'язані з використанням особливого транспортного засобу – круїзного судна.

Отже, круїзний бізнес – це господарська діяльність з надання послуг туристичного перевезення морським пасажирським транспортом. Під суб'єктом круїзного бізнесу будемо розглядати суб'єктів господарювання, які приймають участь у створенні круїзного продукту в локальному сегменті ринку круїзних послуг. Відповідно до даного визначення, основними суб'єктами круїзного бізнесу є судноплавні та туристичні компанії.

У процесі виробництва послуг яхтового туризму приймають участь основні виробники і виробники, що надають додаткові послуги, виробляють супутні товари, забезпечують кадрову підтримку тощо. Зазначені виробники є

суб'єктами ринку послуг морського туризму, тобто учасниками процесу виробництва послуг морського туризму

Суб'єктів ринку круїзних послуг доцільно розподілити на такі групи: виробники, постачальники ресурсів, споживачі, державні органи. Ефективна взаємодія представників цих груп забезпечує функціонування системи морського туризму, яка розвивається за власними внутрішніми закономірностями з урахуванням впливу факторів зовнішнього середовища (рис. 1.1). Для забезпечення стійкості розвитку такої системи необхідною є наявність механізмів плідної співпраці між всіма елементами системи, інформаційних і фінансових потоків між ними, нормативно-правових засад господарювання окремих складових системи морського туризму.

Рис. 1.1 Система складових морського туризму

Джерело: [4]

Система морського туризму має бути відкритою і гнучкою до факторів зовнішнього середовища. Державні регуляторні органи відіграють важливу роль у нормалізованому функціонуванні системи морського туризму. По-перше, вони створюють умови господарювання суб'єктів ринку послуг морського туризму, по-друге, контролюють процес виробництва послуг з метою підвищення їх безпеки та якості.

В межах системи морського туризму виробляються основні та додаткові послуги морського туризму. Важливим елементом системи морського туризму є постачальники кредитно-фінансових (банки, кредитні фонди, інвестори), трудових ресурсів (навчальні заклади, школи парусного спорту) і постачальники супутніх товарів (обладнання, рекламни матеріалів). Доцільно визначити два основних критерії, на основі яких окремий суб'єкт можна віднести до системи морського туризму:

1.Значення виробництва послуги або продукції для функціонування морського туризму. За цим критерієм в системі функціонують суб'єкти, що виробляють основні послуги, і підприємства, що надають додаткові послуги.

2.Залежність обсягу реалізації послуг морського туризму від обсягу туристичного попиту. У цьому аспекті є транспортні послуги, послуги розміщення, харчування, страхування, кредитно-фінансові послуги тощо.

Результати функціонування морського туризму можуть бути оцінені як на рівні національної економіки, регіону та окремих підприємств.

На рівні національної економіки показники функціонування морського туризму (рис. 1.2). Основними показниками розвитку морського туризму, які мають контролювати державні органи, є частка надходжень до бюджету від морського туризму, частка морського туризму у ВВП, кількість нещасних або летальних випадків за участі громадян України.

У науковій літературі виникають певні розбіжності між поняттями «круїзний туризм» і «морський туризм». Використання терміну «морський туризм» вважається більш доцільним, адже поняття круїзу вже включає в себе

туристичні мотиви. Круїз – це тимчасова туристична пасажирська подорож на морському або річковому судні. На наш погляд, круїзний і морський туризм неможна ототожнювати, адже перший є одним з основних видів морського туризму.

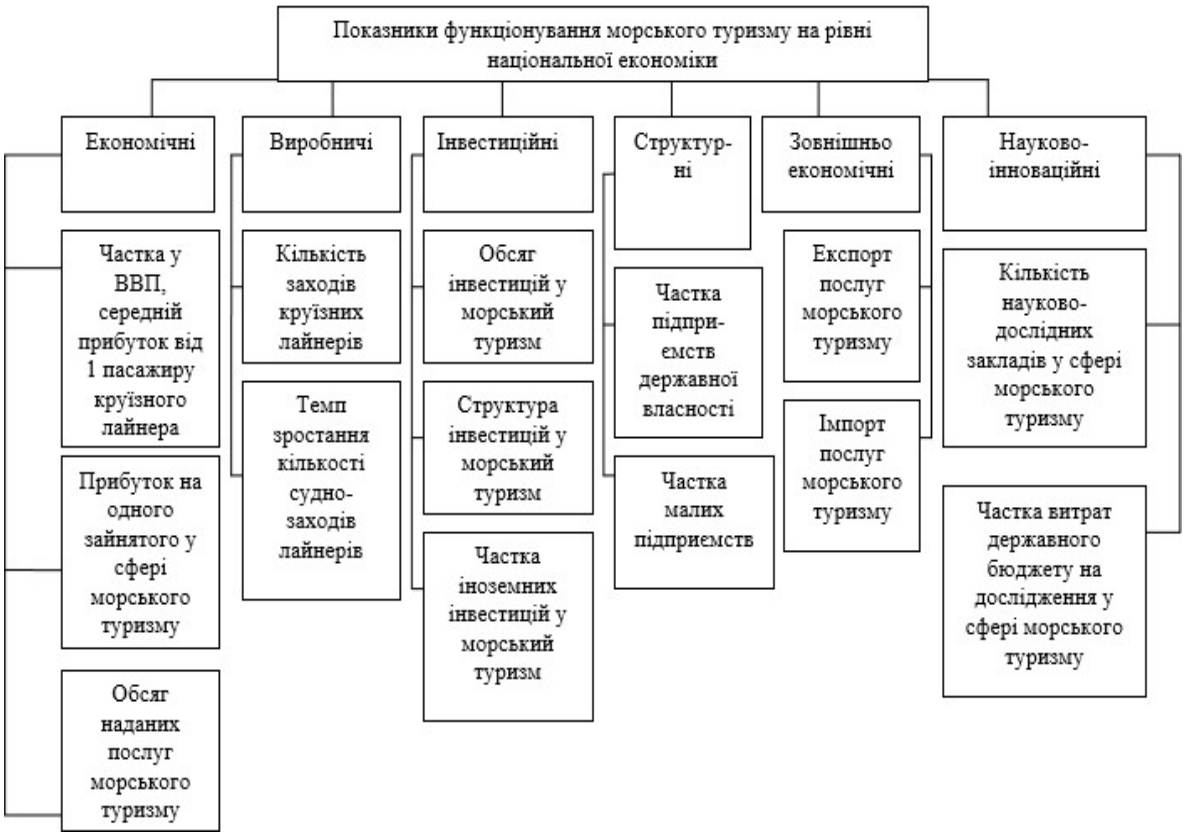

Рис. 1.2. Класифікація показників функціонування морського туризму на рівні національної економіки

Джерело: [5]

Державні регуляторні органи в цій системі виконують подвійну функцію. По-перше, вони є однією із зацікавлених сторін у сфері морського туризму, подруге, здійснюють контроль, який передбачає нагляд за виконанням екологічних, технічних та інших стандартів і, в разі їх недотримання, застосування санкцій до господарюючих суб’єктів.

Дослідження практики функціонування світового морського туризму довело, що одним з основних видів морського туризму є круїзний бізнес.

Популярність круїзу як транспортно-туристичної послуги обумовлена характеристиками подорожі, можливістю задовольняти різноманітні вимоги споживачів відповідно до їх бюджету та мети подорожі. Якісний сервіс, можливість отримання супутніх послуг, надання замкнутої послуги створюють конкурентні переваги круїзної послуги порівняно з іншими видами транспортно-туристичних послуг. Крім того, підвищення ролі фактору вільного часу, розвиток інформаційних технологій сприяли тому, що круїзний бізнес сформувався у цілісну інтегровану сферу діяльності.

Круїзний бізнес є економіко-технологічною системою, в межах якої відбуваються процеси формування і реалізації круїзної послуги. Ці процеси поєднують такі етапи: виникнення попиту на круїзні послуги і формування їх пропозиції, поєднання різних послуг у єдиний круїзну послугу, споживання круїзної послуги.

Яхтовий туризм сьогодні є одним із затребуваних, перспективних та широко поширених у світі видів туризму. Це пояснюється тим, що в останню чверть століття відбувається суттєве зниження віку споживачів послуг, пов'язаних з відпочинком на воді, при зростанні рівня їхньої освіти, мобільності та доходу.

Перспективність розвитку яхтеного туризму як високоприбуткового сектора туріндустрії визначають тенденції, пов'язані з необхідністю формування більш якісної туристської та забезпечує інфраструктури, а також застосуванням кластерної концепції розвитку.

Найбільш актуальною проблемою яхтеного туризму в нашій країні нині є нерозвиненість відповідної інфраструктури: в Україні недостатньо яхтових марин, стоянок та баз обслуговування маломірних суден, відсутні послуги із заправлення цих суден нафтопродуктами. Крім того, існуючі інфраструктурні об'єкти зазвичай не відповідають сучасним міжнародним стандартам, а вартість обслуговування залишається досить високою. Неефективність функціонування яхтового туризму обумовлена також недостатнім використанням туристично-рекреаційного потенціалу регіону та відсутністю сприятливих умов

інвестування у розвиток галузі. Існує і явна суперечність між наявними сприятливими умовами для розвитку яхтового туризму та можливостями туристично-рекреаційного потенціалу регіонів за низьких темпів зростання ринку відповідних послуг порівняно зі світовою практикою.

Необхідність вирішення зазначеної суперечності ставить перед вітчизняною наукою у сфері рекреації та туризму завдання, пов'язане з розробкою механізмів та інструментів, практичне використання яких забезпечить перспективне формування туристських кластерів з одночасною інтеграцією в них яхтової інфраструктури.

Це дозволить знизити негативний вплив проблеми відставання рівня розвитку яхтової інфраструктури від темпів зростання туристського інтересу до яхтового туризму, створити базу для розвитку пріоритетних туристичних напрямків, одним із яких є чорноморське узбережжя.

1.2. Історичні закономірності і особливості формування яхтових комплексів

Формування структури яхтових комплексів тісно пов'язане з трьома аспектами. По-перше, з еволюцією яхт як базового плавального засобу яхтингу, габаритні і інженерно-технічні характеристики яких визначальним чином впливають на площі і планувальну структуру об'єктів по їх обслуговуванню. По-друге, з розвитком вітрильного спорту і об'єднанням яхтсменів в яхт-клуби і асоціації, що спричиняє виникнення і розвиток спеціалізованих об'єктів яхтингу. По-третє, визначальну роль у формуванні архітектурно-планувальної структури сучасних яхтових комплексів грають особливості їх інтеграції в природне і урбанізоване середовище.

Формування об'єктів яхтингу відбувалося поетапно. На першому етапі, що охоплює кінець XVIII - початок XIX ст., відбувалося переобладнання вітрильних суден для змагань і відпочинку, з'являлися перші організації

яхтсменів - яхт-клуби. У той час для потреб яхтингу використовувалися торгові і військові гавані, а також існуючі цивільні будівлі.

З середини XIX століття почалося будівництво гоночних і крейсерських яхт, яхт-клуби об'єднувалися в асоціації. Для обслуговування яхтсменів і яхт здійснювалося перепрофілювання як цивільних, так і промислових об'єктів.

Початок XX століття характеризувався появою моторних і вітрильно-моторних яхт з механічним рушієм. Яхтинг набув масового поширення як форма активного відпочинку, а вітрильний спорт увійшов до програми Олімпійських ігор, що поклало початок будівництву спеціалізованих об'єктів - яхтових комплексів.

Друга половина XX століття стала періодом будівництва нових типів яхт, зокрема круїзних, на основі впровадження високих технологій. Поява нових видів водного спорту і туризму зумовила необхідність створення мережі яхтових комплексів.

На основі аналізу проектування і будівництва сучасних зарубіжних і вітчизняних яхтових комплексів були виявлені особливості їх архітектурно-планувальної структури. Характерною є її залежність від вибору прийому формування: використання для потреб яхтсменів існуючих цивільних споруд, реконструкція і модернізація промислових і цивільних об'єктів або будівництво спеціалізованих будівель і споруд.

Іншою особливістю архітектурно-планувальної структури сучасних яхтових комплексів є її багатоваріантність, що виникає в результаті кооперації їх з різними суспільними і житловими об'єктами прибережної рекреаційної зони.

Виявлена визначальна роль яхтових комплексів з різною архітектурно-планувальною структурою в процесі формування яхтових регіонів.

Аналіз стану Одеського курортного району показав, що їх сприятливі для розвитку яхтингу природно-кліматичні ресурси і великий туристсько-

рекреаційний потенціал на сьогоднішній день практично не використовуються.

Сучасне становище яхтових комплексів на Чорноморському узбережжі України свідчить про істотні проблеми їх експлуатації і розвитку: [11]

- відсутня організована мережа яхтових комплексів і причалів, яка б забезпечувала належну координацію їх спільної діяльності;

-недостатня місткість і технічне забезпечення більшості яхтових стоянок;

-мало розвинена інфраструктура яхтових комплексів і прилеглих територій;

-не відповідає світовому рівню сервіс, який пропонують яхтовим туристам.

В зв’язку з цим визначені напрями перспективного розвитку яхтових комплексів:

-розміщення яхтових комплексів в структурі міста і за його межами з урахуванням формування мережі,

-впровадження сучасних технологій в будівництво комплексів, зокрема в організацію зберігання, техобслуговування і ремонту плавальних засобів;

-формування архітектурно-планувальної структури яхтових комплексів на рівні сучасних стандартів обслуговування суден і їх користувачів;

-системна розробка нормативної бази по проектуванню і будівництву сучасних яхтових комплексів.

Організація природного ландшафту, побудова мережі рекреаційних центрів і туристських трас в приморських районах, органічний зв'язок архітектури з природним середовищем є основними завданнями при освоєнні прибережних територій. Аналіз передового зарубіжного досвіду проектування у сфері яхтингу показав, що при формуванні приморських рекреаційних центрів, як правило, створюється мережа яхтових комплексів різних типів. При цьому вони розміщуються з урахуванням особливостей систем розселення - міської і заміської.

Розрізняють основні прийоми розміщення яхтових комплексів в межах функціональних зон міста: в історичному центрі міста, в суспільно-діловій зоні, в зоні житлової забудови, в зоні міського парку, у виробничо-транспортній зоні. За межами міста яхтові комплекси розміщуються: у приміській рекреаційній зоні, в курортно-туристичних центрах, на територіях з унікальними природно кліматичними умовами.

В зарубіжній і вітчизняній практиці проектування і будівництва виділені прийоми розташування яхтових комплексів щодо берегової лінії. Розрізняються комплекси, що окремо стоять, прибудовані до берега, а також частково або повністю врізані в берег. Встановлено, що найбільшу свободу у формуванні яхтового комплексу надають намивні території.

Конфігурація причального фронту визначає розташування функціональних зон яхтового комплексу. Найбільш поширеною є фронтальна схема, при якій функціональні зони яхтового комплексу розташовуються уздовж причальної лінії. При необхідності створення додаткових площ для розміщення функціональних зон в акваторії комплексу застосовується пірсове рішення. На пірсах розміщують функціональні зони «сухого» зберігання, суднопідіймальних пристроїв, будівель і споруд по обслуговуванню користувачів комплексу і автостоянок. Ковшова схема формування причальної лінії можлива тільки в районах, де перепади рельєфу незначні, що дозволяє створювати групи акваторій, сполучених з морем каналами - ковшами. Уздовж їх причальної лінії формується зона житлової забудови.

В світовій практиці пропонується наступна класифікація сучасних яхтових комплексів [10]:

-по місткості (кількості причальних місць для стоянок суден) - малі комплекси (50-100 місць), середні (100-500 місць), великі (500-1000 місць), надвеликі (понад 1000 місць);

-за типом обслуговуваних суден - спортивні, туристичні;

-по місцезнаходженню на водних просторах - морські, річкові;

-по відношенню до зон розселення - міські, заміські;

-по значущості в мережі - комплекси міжнародного, національного, регіонального і місцевого рівня;

-за принципом зведення - реконструйовані і новозбудовані комплекси;

-за часом використання - сезонні і цілорічні;

-за об'ємом виконуваних функцій - комплекси з мінімальним об'ємом послуг, з базовим об'ємом і з максимальним.

З урахуванням типологічної класифікації у межах міста пропонується розміщення малих і середніх яхтових комплексів з різною спеціалізацією. В центрі міста треба переважно розміщувати яхтові комплекси, орієнтовані на туристичні судна. У рекреаційній зоні міст - в парках відпочинку, на міських набережних, як правило, можуть бути різні спортивно-оздоровчі будівлі і споруди. Тому тут доцільно розміщувати яхтові комплекси для спортивних суден, а також для тимчасової стоянки туристських яхт. Розташовані на прибережних територіях житлові масиви припускають великий контингент власників суден різних типів. У даній зоні рекомендовано розміщення середнього або крупного яхтового комплексу, призначеного для постійної стоянки, із зоною технічного обслуговування і ремонту. Вільні від міської забудови приміські території дозволяють розміщувати великі яхтові комплекси. Через унікальність природно-кліматичних умов деякі яхтові комплекси можуть бути розташовані в заміській зоні, знаходячись в значному віддаленні від міської інфраструктури. Тому такі об'єкти повинні мати розвинену багатофункціональну архітектурно-планувальну структуру.

На етапі проектування комплексу визначається набір функцій, що ним виконуються. При характеристиці типологічних особливостей і архітектурно-планувальної структури сучасних яхтових комплексів необхідно ґрунтуватися на розділенні сфер обслуговування плавальних засобів і їх користувачів.

Всі функціональні зони будь-якого типу яхтового комплексу розділені на дві групи: група зон по обслуговуванню плавальних засобів, група зон по обслуговуванню користувачів (рис.1.3).

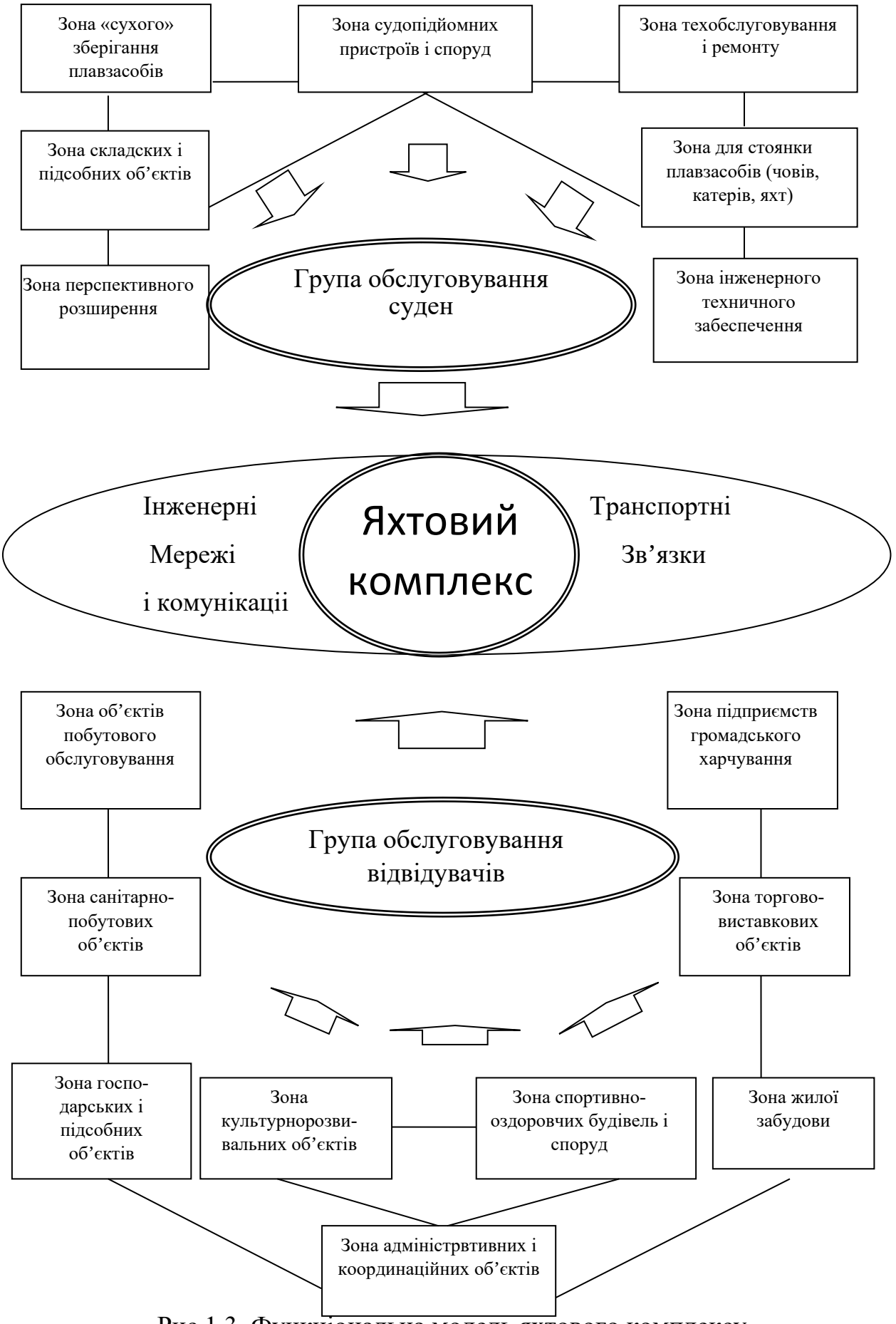

Рис.1.3. Функціонадьна модель яхтового комплексу

В групу по обслуговуванню плавальних засобів входять наступні функціональні зони:

- стоянки плавальних засобів (човнів, катерів, яхт);
- «сухого» зберігання;
- інженерно-технічного забезпечення та заправки ГСМ;
- суднопідіймальних пристроїв і споруд;
- техобслуговування і ремонту;
- складських і підсобних об'єктів;
- перспективного розширення.

В групу по обслуговуванню користувачів входять зони:

- приймально-адміністративних і координаційних об'єктів;
- санітарно-технічних об'єктів;
- підприємств громадського харчування;
- торгово-виставкових об'єктів;
- побутового обслуговування;
- житлової забудови;
- спортивно-оздоровчих об'єктів;
- культурно-розважальних об'єктів.

Для Чорноморського регіону України можуть бути запропановані два варіанти структури яхтового комплексу [10]. У першому варіанті передбачається інтеграція яхтового комплексу до структури більш великого об'єкту: морського порту, спортивно-розважального центру, парку відпочинку, житлової забудови. При цьому в структуру комплексу до складу об'єктів по обслуговуванню суден входять лише місця для причальної стоянки, майданчики для «сухого» зберігання, майстерні по дрібному ремонту суден. Мінімізовано також склад об'єктів по обслуговуванню користувачів. У зоні приймально-адміністративних об'єктів розташовуються диспетчерська, гідрометеорологічна і рятувальна служби, прикордонно-митний контроль, медпункт, приміщення адміністрації комплексу і кают-компанія. Підприємства громадського харчування представлені буфетами, їдальнями, барами;

підприємства торгівлі і побутового обслуговування - кіосками і павільйонами з продажу товарів першої необхідності і спеціалізованих товарів яхтингу, пунктами прокату плавальних засобів і спорядження. Спортивно-оздоровчі і культурно-розважальні послуги, а також житло надаються користувачам яхтового комплексу в тому об'єкті, з яким кооперується комплекс.

Другий варіант архітектурно-планувальної структури припускає максимально широкий перелік об'єктів по обслуговуванню суден: в порівнянні з першим варіантом додаються елінги, зокрема судоремонтний, для проведення не тільки поточного, але і капітального ремонту. Збільшено склад об'єктів приймально-адміністративної зони за рахунок рецепції з інформаційною службою, приміщень для роботи організаторів спортивних змагань і туристичних агентств, відділень зв'язку і банків. Для відвідувачів яхтового комплексу передбачаються різноманітні об'єкти суспільного обслуговування. Так, широко представлені підприємства громадського харчування - кафе, їдальні, ресторани різних типів. Для побутового обслуговування відвідувачів комплексу створюються майстерні і ательє для ремонту і пошиття спецодягу, пральні з самообслуговуванням, перукарні. У комплексі також формується мережа підприємств торгівлі, включаючи магазини, різні за профілем торгівлі (продовольчі, промтоварні і спеціалізовані), аптеки, кіоски преси. Передбачаються різні об'єкти для занять спортом, оздоровлення, активного відпочинку і культурного дозвілля: спортивні зали і майданчики, басейни і фітнес-клуби, дитячі городки, майданчики для пікніків із зоною для барбекю та ін. Житлові об'єкти комплексу представлені готелями (зокрема флотелями), мотелями, індивідуальними і багатоквартирними житловими будинками різної поверховості. Такий комплекс стає ядром курортно-туристичного району і його суспільним центром.

Для розвитку яхтингу необхідне удосконалення мережі яхтових комплексів різного типу, з урахуванням можливості доповнювання один одного в наданні послуг суднам і їх користувачам. Бажано розміщувати їх на відстані денного переходу суден, який становить від 50 до 100км. У великих

прибережних містах, курортних центрах відстань між комплексами значно скорочується.

Вибір варіанту структури комплексу залежить від рівня існуючої інфраструктури в районі його розміщення. У рекреаційних районах з нерозвиненою інфраструктурою рекомендується створювати яхтові комплекси, структура яких включає максимальний склад об'єктів по обслуговуванню суден і відвідувачів комплексу. Комплекси з мінімізованим складом об'єктів доцільно кооперувати з курортно-рекреаційними установами, спортивно-оздоровчими комплексами, парками відпочинку, забезпечуючи тим самим їх рентабельність.

На українському узбережжі Чорного моря розміщення яхтових комплексів відносно берегової лінії може здійснюватися за трьома принциповими схемами. Найбільш зручним з погляду розташування функціональних зон і формування забудови, а також максимального збереження природної лінії берега з пляжами є комплекс, повністю врізаний в берег. Частково врізаний слід розміщувати на відкритому побережжі за відсутності природно захищеної бухти. У разі дефіциту прибережних територій доцільно розташовувати комплекс на намивних територіях. Останній варіант унаслідок високої вартості будівництва є мало затребуваним.

Специфіка природнокліматичних умов Чорноморського узбережжя України визначається наявністю сезоного замерзання прибережних акваторій, що диктує створення в яхтових комплексах спеціальних майданчиків для «сухого» зберігання суден. Як показує світова практика, ця зона займає до половини території комплексів і робить визначальний вплив на формування архітектурно-планувальної структури в цілому.

Впровадження передових технологій дозволяє більш раціонально використовувати територію. Так, наявність новітніх суднопідіймальних пристроїв - форк-ліфтів і рамних підйомників - дає можливість розміщувати зону для «сухого» зберігання суден в достатньому віддаленні від причального фронту, що дозволяє використовувати набережні і пірси під забудову об'єктами суспільного обслуговування і житла. Функціональні зони суднопідіймальних

пристроїв, техобслуговування і ремонту необхідно розміщувати уздовж причальної лінії, відокремлюючи їх від житлової забудови з використанням захисних смуг.

Забудова формується з урахуванням специфіки технологічних процесів комплексу і існуючої містобудівної ситуації, які визначають вибір об'ємно-планувального рішення, композиційних і конструктивних особливостей.

1.3. Стандартизація та адміністрування в сегменті яхтенгу

Яхтова марина - це цілий комплекс споруд, що складається з берегової смуги, самої марини і всього спектру технічного обслуговування створеної структури.[8]. Саме тому потрібно чітко уявляти, як вона буде існувати і функціонувати, забезпечуватиметься всім необхідним. Тільки у разі грамотного менеджменту процес функціонування яхтової марини буде рентабельним і перспективним.

В яхтовому порту повинен бути забезпечений прямий доступ користувачів до розміщених суден, глибина акваторії повинна бути достатньою для стоянки суден за будь-яких кліматичних, метеорологічних і приливно-відливних умов. В яхтовому порту передбачається технічне обслуговування та ремонт суден, що розміщуються, обслуговування користувачів суден (власників та екіпажів яхт і катерів та їх гостей), включаючи парковку автомобілів користувачів і обслуговуючого персоналу марини [12] . У міжнародній практиці прийнята наступна класифікація:

- **Клас «А» - яхтовий порт (марина) з повним комплексом послуг**

Комплекс споруд, призначений для базування маломірних суден, у тому числі великих яхт довжиною більше 30 метрів (мега-яхт). Розташовується в межах міста або в ближній приміській зоні.

Основними особливостями є: надання послуг безпечного підходу з боку водної акваторії, безпечної стоянки маломірних суден в літній період на

акваторії; надання послуг технічного сервісу та міжсезонного зберігання на березі на досить великій за площею території, надання широкого спектру додаткових послуг користувачам і відвідувачам яхтового порту на території рекреаційної зони [12].

- **Клас «B» - яхтовий порт (марина) з обмеженим набором послуг берегового обслуговування**

Комплекс споруд, призначений для базування маломірних суден, у тому числі великих яхт довжиною більш 30метров (мега-яхт). Може розташовуватися як в межах міста, так і в приміській і заміській зонах.

Основними відмнними особливостями є: мінімальні можливості технічного обслуговування і міжсезонного зберігання на березі, при цьому для таких яхтових портів характерний широкий спектр додаткових послуг, що надаються для користувачів, гостей та відвідувачів порту.

- **Клас «C» - яхтова стоянка**

Комплекс споруд, призначений для базування маломірного флоту, що включає розміщення суден на акваторії і не надає послуг з технічного обслуговування, берегового зберігання та додаткового сервісу для гостей та відвідувачів марини.

- **Клас «Д» - база технічного обслуговування та зберігання маломірних суден**

Комплекс споруд, що передбачає спеціалізований набір послуг, що надаються, пов'язаний з технічним обслуговуванням і міжсезонним зберіганням маломірних суден. Можлива стоянка маломірних суден на акваторії.

- **Клас «E» - веслувальна база**

Комплекс споруд, призначений для зберігання, технічного обслуговування і експлуатації гребних човнів та розвитку веслувального спорту. На веслувальних базах зазвичай передбачений мінімум послуг для користувачів. Для човнів передбачаються сховища у вигляді елінгів і найпростіший причальний комплекс для спуску-підйому гребних суден на воду.

В маринах при відповідних комерційних умовах, може плануватися і пропонуватися наступний сервіс:

- Майстерні з повним комплектом устаткування, включаючи берегові ліфти-підйомники;
- Найвищий стандарт туалетів та душових;
- Постачання причалів водою і електрикою;
- Телефон, кабельне TV, газ, паливо і лід при необхідності;
- Невеликі складські приміщення;
- Продаж харчових продуктів першої необхідності;
- Продаж яхт, брокерські послуги та фрахт при необхідності;
- Доглядачий і обслуговуючий персонал яхти на замовлення;
- Клуб або бар;
- Морехідна школа;
- Місця для паркування автомобілів;
- Служба безпеки;
- Місця для зберігання суден;
- Пральні;
- Помпи для відкачування сточних вод або хімічні туалети і ін.

Крім того, в яхтовій порт-марині повинна бути передбачена в разі необхідності можливість ремонту яхт і продумані всі деталі їх технічного обслуговування, а саме:

• Постійна перевірка тих, хто займається постачанням яхт і підрядників, для того, щоб вартість технічного обслуговування не виходила за межі, встановлені бюджетом.

• Періодична перевірка дій екіпажу щодо забезпечення технічного обслуговування.

• Перевірка договорів про страхування.

• Проведення ремонтних робіт за розкладом і складання планів ремонтів

Кожна яхтова гавань, марина, база-стоянка маломірних суден (надалі - марина) повинна мати на своїй території відповідне приміщення для

оперативного та адміністративного керівництва. Це повинно бути зручне місце, легко доступне екіпажам яхт, а також для гостей.

Адміністрація марини повинна щодня отримувати гідрометеорологічну інформацію і регулярно - навігаційну. Корисно використання і застосування NAVTEX, факсимільних карт погоди, барографів, а також приладів для визначення швидкості і напряму вітру. У всіх маринах повинна вивішуватися навігаційна, митна інформація, а також інформація, що стосується прикордонного контролю. Власникам яхт може пропонуватися інформація про місцеві умови для відпочинку і можливості сервісу.

У невеликих маринах, а також в маринах, розташованих у видаленні від великих населених пунктів, адміністративні приміщення повинні бути розташовані в безпечному для життя місці і пропонувати відповідний сервіс. У всіх маринах повинна цілодобово забезпечуватися охорона і чергування.

Побудувати яхт-клуб нескладно, потрібно чітко уявляти, як він буде існувати і функціонувати, забезпечуватиметься всім необхідним. Адже яхт-клуб - це цілий комплекс споруд, що складається з берегової смуги, марини і всього спектру технічного обслуговування створеної структури.

Але тільки у разі грамотного менеджменту процес функціонування яхт-клубу буде рентабельним і перспективним.

Для успішного розвитку структури яхтингу в Україну необхідно сприяти зростанню числа малих і середніх компаній у сфері обслуговування водних туристів, появі нових компаній, що спеціалізуються на обслуговуванні яхтових марин, причалів, чартерних компаній. Спеціалізовані компанії яхтового профілю зазвичай будуть розташовуватися на територіях яхтових портів (марин).

Вони повинні бути розташовані в таких місцях, щоб чітко і ясно проглядатися з яхт на підхідних фарватерах до марині, а також з яхт, розташованих в марині. Всі навігаційні знаки (буї, віхи, вогні і т.п.), за які несуть відповідальність оператори марини, повинні регулярно оглядатися і

обслуговуватися з частотою, як того вимагають документи по експлуатації цих навігаційних засобів.

• Надання різних послуг, таких, як: майстерні з повним комплектом устаткування, включаючи берегові ліфти-підйомники; найвищий стандарт туалетів та душових; постачання причалів водою і електрикою; телефон, кабельне TV, газ, паливо і лід при необхідності; невеликі складські приміщення; продаж харчових продуктів першої необхідності; продаж яхт, брокерські послуги та фрахт при необхідності; доглядачі і обслуговуючий персонал яхти на замовлення; клуб або бар;

• Морехідна школа; місця для паркування автомобілів; служба безпеки; місця для зберігання суден; пральні; помпи для відкачування стічних вод або хімічні туалети і ін..

Крім того, відповідне ефективне освітлення має бути встановлено на всій території марини, понтонах, трапах, причалах, пірсах, стінці і на березі. Телефон повинен бути справний, завжди готовий до використання, а його місце розташування повинно бути зазначено інформаційним знаком і відомо всім.

Службовці марини повинні бути підготовлені до надання допомоги власникам і екіпажам суден і, по можливості, надавати допомогу гостям, які відвідують марину. Рятувальні жилети в офісі повинні бути завжди доступні для використання в темну або вітряну погоду[18].

Службовці повинні знати інструкції, що описують контрольні стану здоров'я, небезпечні для життя людини, правила виведення людини з небезпечної для здоров'я стану та надання першої медичної допомоги. Аптечка першої медичної допомоги, укомплектована всім необхідним, повинна бути завжди доступна на причалі або в офісі.

Оператори суднопідіймальних пристроїв і керівник такелажних робіт повинні бути відповідно підготовлені та атестовані. Все обладнання повинно бути відповідно випробувано, стандартизовано і відповідати всім поточним вимогам законодавства і заходів безпеки.

Обладнання марин вимагає уваги до кожного елементу. І таким важливим елементом є консоль підключення яхти до харчування і водопостачання. Зазвичай ці пристрої відомі як колонки харчування. Італійська компанія Plus Marine показала інноваційний підхід до облаштування марини і випустила на ринок інтелектуальну систему контролю споживання води і електрики користувачами послуг марини - E-Power. Це свого роду інтелектуальне управління мариною. Система дозволяє уникнути несанкціонованого доступу до харчування, проблем з оплатою і заборгованістю користувачів і виводить надання послуг марини на принципово новий рівень. Переваги користування колонками харчування зручно розглянути з точки зору як користувача, так і керуючої мариною компанії. Колонки відгукуються на електронний ключ, який власник яхти завчасно придбав в адміністрації. Це його індивідуальний пропуск до місця стоянки.

Такий ключ достатньо притулити до сенсорної панелі на колонці, щоб вона "дізналася господаря" і відпустила необхідну кількість ресурсів для яхти. Колонка сама зчитує потрібну суму і далі можна не турбуватися. Це займає секунди - немає необхідності шукати обслуговуючий персонал, очікувати здачі при оплаті або відчувати інші незручності. Колонка по чіпу дізнається тільки свого користувача, що перешкоджає відключення живлення іншими користувачами - таке трапляється на сервісних колонках загального користування. Більш того, такий ключ може бути використаний для підйому шлагбаума, якщо такий є при вході на стоянку і в інших випадках.

С з точки зору адміністрування підприємством стоянка - десятки, а то й сотні стоянкових місць. Кожен клієнт - індивідуальність і до кожного потрібен свій підхід. Одні користуються стоянкою багато років і, можливо навіть, стали членами яхт-клубу. Інші - гості, які заходять регулярно або вперше. Перші вимагають спеціальних умов і привілеїв, а другі - простої уваги.

Рішення компанії Plus Marine застосувати систему E-Power для управління колонками харчування дозволяє управляти споживанням гостями ресурсів марини за допомогою комп'ютера навіть у віддаленому від стоянки

офісі. Кожен споживач може користуватися індивідуальним електронним ключем з інформацією про нього, його депозиті і його тарифі для кожного сервісу. Ця інформація накопичується в базі даних і дозволяє дуже точно визначати число постійних клієнтів і тих, хто приносить найбільший прибуток. Відповідно, можна індивідуально регулювати тарифи для кожного клієнта.

Переваги такої системи обслуговування: немає необхідності у великому персоналі, який повинен стежити за користуванням сервісами стоянкових колонок і вдень, і вночі, і у вихідні дні. Також немає необхідності в збільшенні персоналу IT-фахівців. Софт, який здійснює управління мариною і колонками харчування, може бути встановлений на будь-якому комп'ютері і його робота в реальному часі відстежується береговими спеціалістами. Якщо виникають складності в роботі системи, ці фахівці віддалено вирішують всі проблеми за допомогою програмного забезпечення.

Сучасна марина дійсно може бути такою, якщо в своєму розпорядженні не тільки місцями для стоянки, а й місцями для зберігання яхт і катерів на березі. В цьому випадку необхідна наявність спеціального крана - тревел ліфта. Мобільний засіб для підйому-спуску катерів і яхт з води це новий рівень яхтового бізнесу.

Сучасні зарубіжні компанії-оператори яхтових марин часто пропонують власникам яхт унікальну Програму з управління яхтою на березі і постачання судна всім необхідним, щоб воно відповідало вимогам ISM and MCA. Ця послуга включає в себе охорону за помірну плату обладнання яхт, що стоять на якорі по всьому світу, забезпечення професійної консультації по всіх видах робіт, що проводяться на верфях, що дозволяє визначити точну ціну робіт, а також рекомендацію надійної професійної суднової команди, яка зможе управляти судном і протягом всього часу.

Зараз в Одесі та й в Україні загалом стоїть проблема із сервісним обслуговуванням яхт. Наприклад, власники великих яхт не мають можливості підняти з води і провести косметичний ремонт навіть 100 - футової яхти, і для цього вони змушені йти в Туреччину або іншу країну, поповнюючи бюджети

цих країн, а чому нам цього не зробити в Одесі, куди для сервісного обслуговування і ремонту будуть приходити яхти з усього Чорного моря?

У будь-якому випадку нові яхт-клуби будуть переманювати клієнтів за рахунок більш високої якості обслуговування і більш розвиненою інфраструктури. Перевагою старих клубів можуть стати хіба що ціни. З іншого боку, людина, здатна придбати яхту або катер, не буде економити на її обслуговуванні. За даними експертів, зміст моторної яхти вартістю 1 млн. євро обходиться в місяць приблизно в 8-9 тис. євро.

РОЗДІЛ 2
СВІТОВІ ТЕНДЕНЦІЇ РОЗВИТКУ ТЕХНОЛОГІЙ ЯХТИНГУ

2.1. Міжнародний досвід формування та розвитку яхтеного туризму

Подорожі туристів річками і морями регламентуються такими міжнародними документами: Афінської конвенцією (1974 р.) «Про перевезення морем пасажирів та багажу»; Міжнародною конвенцією «Про уніфікацію деяких правил під час перевезення морем пасажирів та його багажу» (1967 р.), і навіть правилами конкретного перевізника. Відповідно до цих правил у більшості випадків для участі в яхт-подорожах [6]:

- не допускаються особи молодші 18 років без супроводу старших (батьків або опікуна старше 25 років);

– не приймаються заявки на бронювання місць для шкільних груп;

– яхтові компанії мають право відмовити пасажиру у посадці на яхту за медичними показаннями.

Афінська конвенція застосовується до будь-якого міжнародного перевезення, якщо:

– судно плаває під прапором держави, що є однією із сторін конвенції або будучи зареєстрованим у такій державі;

– договір перевезення укладено у державі, що є стороною конвенції;

–відповідно до договору перевезення, місце відправлення або призначення знаходиться в державі, яка є стороною Конвенції.

Яхтовий туризм - це цілий комплекс послуг, що включає:

а) оренду судна (чартер) як з екіпажем, так і без (за наявності у туристів відповідних навичок та міжнародних сертифікатів);

б) прийом та обслуговування власних яхтових туристів у різних портах та на яхтових стоянках;

в) розробку ексклюзивних яхтових маршрутів із забезпеченням необхідної інфраструктури;

г) організацію вітрильних регат та флотилій, а також забезпечення участі у регулярних міжнародних змаганнях та флотиліях;

д) навчання управлінню вітрильними/моторними яхтами, сприяння отриманню міжнародних сертифікатів;

е) технічне та юридичне консультування, сприяння отриманню віз та інших необхідних документів для яхтового походу [7].

Розглянемо дані послуги докладніше. Існують різні види яхт-чартерів залежно від побажань клієнтів:

– бербоут чартер – вид чартеру для досвідчених яхтсменів. Це вид послуг, коли клієнту надається яхта без екіпажу, забезпечена всім необхідним плавання. Яхтсмен, який вирішив разом зі своєю сім'єю або друзями провести тиждень на море, може взяти яхту в самостійну оренду. У цьому випадку він повністю несе відповідальність за яхту та пасажирів. Для цього потрібно мати досвід ходіння під вітрилами, мати спеціальну міжнародну ліцензію на право управління яхтою – сертифікат «Day Skipper» англійської яхтової асоціації «RYA» або аналогічний йому американський диплом «Flotilla Skipper» та диплом радіооператора;

–чартер зі шкіпером/екіпажем – чартер яхти з командою та обслуговуванням. Такого виду чартеру вдаються як новачки в яхтингу, так і досвідчені яхтсмени, що відвідують нові країни та регіони вперше. Для других

– це знайомство з акваторією, місцевими особливостями, налагодження корисних зв'язків майбутніх подорожей. Найпопулярніша – оренда яхти зі шкіпером. До обов'язків шкіпера входить забезпечення безпечного та комфортного плавання з урахуванням побажань пасажирів;

– чартер у складі флотилії яхт – подорож у складі флотилії яхт нині становить приблизно 15% від загальної кількості подорожей. Флотилії організуються в першу чергу для великих груп туристів, що складаються з декількох сімей або компаній друзів як частина корпоративного відпочинку, а

також для тих, хто щойно отримав ліцензію і ще не почувається досить впевненим у самостійному плаванні або ще не знайомий з акваторією. Крім того, флотилія додає спілкування, веселощів, вносить елемент гоночного азарту. Ведуча яхта флотилії управляється досвідченим капітаном та екіпажем. Участь у флотилії передбачає спільний відпочинок на стоянках, спілкування з командами інших яхт, можливість організації регати та інших змагань. Групові обіди або вечері можуть входити чи ні до порядку відпочинку. Якщо вони проводяться, то зазвичай у перевірених ресторанах за помірними цінами. Відповідальний шкіпер флотилії зазвичай добре знає ресторани, де гарна кухня, помірні ціни та надається додаткове обслуговування, як, наприклад, користування душовими, пральними машинами та поповнення запасів води;

– комбінований відпочинок – призначений для людей, які не бажають проводити всю свою відпустку тільки в готелі та на тому самому пляжі. Він передбачає тиждень два відпочинку на березі, а перед цим або після цього тиждень або два на борту яхти. Зазвичай цей вид відпочинку організують туристичні організації спільно з готелями та чартерними компаніями або туристи-дикуни, проживаючи перший тиждень в апартаментах, а другий та третій на яхті;

- корпоративний відпочинок на яхті давно став нормальною практикою в багатьох компаніях.

Такою є світова тенденція. Найрізноманітніші компанії світу переводять свої традиційні корпоративні з готелів і «сухопутних» курортів на борт яхти. Це пов'язано насамперед із появою великої кількості пропозицій у кожній ціновій ніші, яку орієнтується конкретна фірма. Іншими словами, крім традиційно дорогих великих моторних яхт престижних класів, сьогодні можна знайти варіанти навіть для зовсім небагатих за європейськими мірками компаній. Це оренда недорогих, але містких судів для виїзних семінарів, календарних заходів, ведення переговорів та багато інших. Кількість учасників будь-яка компанія може визначити від 3 до 50 осіб. Переваги чистої природи, самої

атмосфери подорожі дозволяють додати до будь-якого такого заходу прикметники «ексклюзивний» і «елітний».

Один з найпопулярніших видів яхтеного відпочинку – регата – змагання кількох вітрильних яхт. Щорічно у всьому світі проводяться тисячі регат. Їхні формати дуже різні - від навколосвітніх до місцевих, в межах однієї бухти; від масових за участю кількох тисяч яхт до матч-рейсів двох яхт; від професійних до аматорських.

Аматорська регата – це змагання, де учасники, дотримуючись певних правил, змагаються між собою у швидкості на етапах. По кожному етапу підбиваються підсумки та вручаються призи, ними відзначається і перемога та участь команди. До складу флоту аматорської регати входять, зазвичай, однотипні чи близькі за класом яхти. Маршрут розробляється з урахуванням поєднання спортивних змагань та відпочинку. Для проведення аматорських регат вибираються зручні та безпечні акваторії. Вечорами на учасників чекають розваги – екскурсії, затишні таверни, ресторани, танці. Перед стартом змагань професійні шкіпери проводять брифінг та дають учасникам регати початкові навички керування яхтою.

Яхтовою флотилією називають спільне плавання кількох яхт, що йдуть по одному маршруту. Зазвичай флотилія поєднує від трьох до п'ятнадцяти яхт і триває один - два тижні. Маршрут флотилії складено в такий спосіб, щоб плавання був стомлюючим. Денні переходи становлять, як правило, 15–25 морських миль або 3–6 год. Маршрут ретельно запланований з урахуванням умов вітру, відвідувань найкрасивіших бухт, гаваней та пам'яток. Плаванням керує флагманський човен на чолі зі шкіпером так званим гідом флотилії, який на щоденних ранкових брифінгах визначає маршрут кожного етапу з урахуванням усіх умов плавання, зручні стоянки для ночівлі, рекомендує гавані для відвідування по дорозі, а також форму спільного вечірнього дозвілля. березі, пунш-паті, ресторани та таверни, дискотеки). Загальні заходи організовуються таким чином, що залишається багато вільного часу для самостійних прогулянок морем та в марині. Любителі усамітнитися можуть

самостійно розпоряджатися своїм часом та вибирати місця для відпочинку. У будь-якому випадку, поруч буде знаходитись гід флотилії, який порекомендує та підкаже.

Досвід управління яхтою та навички судноводіння не мають значення. Для власників шкіперських сертифікатів, але які мають мінімальний досвід судноводіння – це дуже зручна форма отримання необхідного досвіду та підтверджених накопичених морських миль, оскільки поряд завжди буде флагманська яхта з командою, готовою надати необхідну допомогу. Флотилія ідеальна для будь-якого віку. Для молоді – це драйв, водний спорт та пригоди. Для людей середнього та старшого віку – приємне проведення часу з близькими за духом людьми, споглядання краси узбережжя, можливість відвідати природні куточки, недоступні з суші. Флотилія чудово підходить для пар із дітьми, для яких є можливість спілкування зі своїми однолітками. Щорічно проходить велика кількість національних, регіональних міжнародних регат та флотилій.

Навчання управлінню вітрильними / моторними яхтами проводиться ліцензованими навчальними центрами міжнародної сертифікаційної системи «International Yacht Training Worldwide» («IYT»), навчання яхтингу проводиться від початкових ступенів до рівня Яхт Майстри («IYT Yacht master Offsh яхту в оренду (чартер), або керувати власною яхтою у будь-якій акваторії земної кулі. Яхтові права «IYT» приймаються всіма чартерними компаніями у світі. Після проходження курсів та складання іспиту, видаються 3 документи: свідоцтво шкіпера («Bareboat Skipper IYT») у вигляді пластикової картки, сертифікат радіооператора «VHF IYT» та оригінальний міжнародний паспорт яхтсмена (Логбук) «IYT».

За оцінками фахівців яхтовий туризм - один з найбільш динамічно розвиваються і перспективних видів туризму у світі. У Європі третина доходів від туризму посідає яхтовий бізнес. Експерти компанії «Yachtico» серед найкращих місць для яхтового туризму називають південне узбережжя Туреччини, італійські острови Сицилія, Сардинія та Капрі, узбережжя Хорватії

та Чорногорії, грецькі острови в Егейському морі, Лазурне узбережжя Франції та французький острів Корсіка, іспанські Балеарські. Це в Європі, а в Західній півкулі безперечні лідери щодо цього – острови Карибського басейну, американська Флорида та узбережжя Мексики. На сьогоднішній день цей напрямок відпочинку генерує істотну частину туристичного потоку на популярних курортах країн світу, в т.ч. в Європі. За даними Міжнародної асоціації «PKF International», щорічна кількість яхтових туристів у Греції становить близько 2,5 млн осіб, у Франції – 1,2 млн осіб, в Італії – 0,7 млн осіб, у Швеції – 0,12 млн чол., Фінляндії – 0,03 млн чол., в Естонії – 0,021 млн чол. [13]. Привабливість цих країн для яхтових туристів обумовлена природно-кліматичними факторами, високим рівнем сервісу та доступністю. До них відносяться:

- наявність безпечних маршрутів;

- достатня кількість спеціально обладнаних стоянок для яхт прийнятної якості;

- наявність чартерних компаній, що займаються організацією яхтового відпочинку.

Ключові характеристики галузі країн-лідерів яхтового туризму в Середземноморському регіоні та північній Європі представлені в таблиці 2.1.

Таблиця 2.1.

Ключові показники яхтової туристичної галузі деяких європейських країн у 2020 р.

Країни	Кількість марин	Загальна місткість, кількість яхт	Кількість чартерних компаній	Вартість оренди яхти, євро/тиждень
Італія	114	39900	350	2300–8000
Франція	158	55000	300	8900–25000
Греція	241	67000	600	1900–7300
Швеція	273	15359	60	1950–5200
Фінляндія	96	4500	19	2300–4700
Естонія	52	2600	6	3100–4000

Джерело:[25]

Рівень цін на обслуговування яхт у Швеції нижчий, ніж у Фінляндії, і становить у середньому 23 євро на добу. Туреччину щорічно відвідують близько 16300 яхтових туристів, які приносять дохід від 32,6 млн. євро на рік. Естонія загалом, як центр яхтового туризму, перебуває на початковому етапі розвитку. При середньому щорічному кількості яхтових туристів країною загалом близько 0,03 млн чол., м. Таллінн відвідує щонайменше 10500 яхтових туристів щорічно. Про привабливість даного виду туризму у країнах свідчать такі факты [24]:

– у Європі налічується близько півтора мільйона якірних стоянок для яхт. Практично у всіх країнах останніми роками утворився суттєвий дефіцит на місця для стоянки;

- у Франції з населенням близько 55 млн осіб. вітрильним спортом та яхтовим туризмом активно займаються близько 3 млн чол., використовуючи для цих цілей понад 120 спеціально обладнаних яхтових гаваней та яхтових марин;

– яхтовий флот у Скандинавських країнах налічує понад 500 тис. суден, у Німеччині – понад 100 тис. судів, у Туреччині – понад 80 тис. суден;

– в даний час у Середземноморському басейні налічується понад 700 тис. яхт, кількість яких день у день безупинно зростає, і виникають серйозні проблеми з їх базуванням та обслуговуванням. Так, у п'ятиякорній яхтовій гавані «Атакей Марина» (м. Стамбул) утворилася черга на стоянкові місця на роки вперед [12].

Безперечно, країни з теплим кліматом приваблюють значно більшу кількість яхтових туристів і, відповідно, мають більш розвинену інфраструктуру та ресурсну базу. Так, наприклад, останні 20 років Туреччина активно розвиває яхтовий туризм. За 2015 р. дохід від яхтового туризму становив 2,9 млрд євро. Відповідно до прогнозів, у 2023 р. бюджет Туреччини отримуватиме щорічно 14,6 млрд євро.

Проаналізувавши все вище сказане, слід зазначити, що яхтовий туризм у світі давно успішно розвивається. Найбільш розвиненими центрами яхтового

туризму у світі є південне узбережжя Туреччини, італійські о-ви Сицилія, Сардинія та Капрі, узбережжя Хорватії та Чорногорії, грецькі о-ви в Егейському морі, Лазурне узбережжя Франції та французький о-в Корсіка, іспанські Балеарські о-ва , о-ви Карибського басейну, Флорида та узбережжя Мексики. Вивчення міжнародного досвіду в організації яхтового туризму безперечно важливе для нашої країни, адже це допоможе уникнути багатьох помилок у його організації на території України.

2.2. Аналіз сучасних тенденцій розвитку яхтеного туризму та виявлення проблем, що перешкоджають його розвитку

У світі налічується понад 21 тис. яхтових марин та гаваней, і не менше 2 млн. причалів та якірних стоянок.

Близько 1/4 світового флоту малих прогулянкових суден базується у Європі.

На берегах ЄС налічується 4500 яхтових марин та гаваней, що пропонують 1 млн. 75 тис. стоянкових місць.

Під прапорами країн ЄС ходять 6 млн. 3 тис. яхт та малих суден. Приблизно 36 млн. європейців використовують судна для спорту та відпочинку (більш ніж кожен 8-й та кожне 11-е насіння володіє яхтою). Незважаючи на репутацію яхтингу, як привілеї багатих, в ЄС доречно говорити насамперед про масовий спорт, туризм та відпочинок. Доходи яхтової індустрії Євросоюзу становлять близько 15 млрд. €.

Яхтинг, прибережний та морський туризм виділені Єврокомісією як один із п'яти пріоритетних напрямків сталого зростання робочих місць та економіки орієнтованої на збереження навколишнього середовища (Blue Economy).

Європарламент рекомендує розширення сектору яхтингу, прибережного та морського туризму, зазначивши, що він є найбільшим (близько 1/3) у морській галузі Євросоюзу, виробляючи загалом 183 млрд € валової доданої

вартості.

Сфера яхтингу, прибережного та морського туризму на європейському ринку праці створює понад 3 млн. робочих місць, 52% з яких базується на середземноморському узбережжі. Для середземноморських країн промисловість яхтингу та морського туризму одна із найважливіших джерел поповнення бюджетів.

Середземноморський регіон найпопулярніший на міжнародному ринку яхтингу та морського туризму. Саме на Середземне море припадає 70% усіх світових яхтових чартерів. Щільність розміщення яхтової інфраструктури тут найвища у світі. Уздовж Середземноморських берегів розташовано близько 950 марин.

Найбільш щільною інфраструктурою яхтингу на Північному березі Середземного моря є близько 570 марин. При цьому 85% всіх середземноморських марин сконцентровано в Іспанії, Італії та Франції. Тут дуже висока урбанізація територій, що робить складним будь-який проект нового будівництва чи реконструкції марин. Тому частина французьких, італійських та іспанських яхтових гаваней мають лист очікування у 10 і більше років.

Активно розвивається яхтова інфраструктура Адріатичного субрегіону. Хорватія та Греція змагаються за четверте місце у списку країн, що домінують на яхтовому ринку Середземномор'я. Активно зростає кількість стоянкових місць у Словенії та Чорногорії. Насиченість узбережжя яхтовою інфраструктурою в Адріатичному басейні вже настільки висока, що для розташування яхтових гаваней девелопери починають розглядати навіть узбережжя Албанії.

Близькі до вичерпання можливості півночі Середземного моря є рушійними силами розвитку інфраструктури яхтингу в сусідніх субрегіонах. У Тунісі та Марокко, які не мають яхтових традицій і, відповідно, з надзвичайно низьким внутрішнім попитом на яхтові послуги, успішно здійснюється будівництво та експлуатація марин. На початку поточного десятиліття кількість

яхтових гаваней на Південному березі Середземного моря досягла 130 (більше 12% від загальної кількості Середземноморських гаваней) з більш ніж 10 тис. місць стоянки.

У поточному десятилітті яхтовий туризм стає одним з видів туризму, що найбільш динамічно розвиваються, внаслідок наявності у нього переваг, до найістотніших з яких належать: відповідність індивідуальним вимогам відпочиваючих, а також представників бізнесу, які можуть поєднати нетривалу ділову подорож з морським відпочинком; комфортабельність; безпека; швидка окупність інвестицій та ін.

На основі аналізу існуючих вітчизняних та зарубіжних досліджень у даному напрямку, а також наявних статистичних даних, можна зробити висновок, що в даний час склалися певні позитивні тенденції у розвитку яхтового туризму. До них віднесено:

- суттєве зниження віку представників цільової аудиторії яхтового туризму, при різкому зростанні їхнього добробуту, освітнього та культурного рівня, а також мобільності;

- поява нових пропозицій, що охоплюють більш доступні, бюджетні маршрути та напрямки;

- зниження вартості послуг з надання яхт за рахунок використання нових форм їхньої оренди через брокерів;

- можливість скорочення витрат на сімейний відпочинок за колективної оренди яхт (3-4 сім'ями);

- розповсюдження інноваційних гібридних яхт, оснащених спеціальними батареями, що дозволяють знизити витрати основного палива за рахунок застосування електрогенераторів та електромоторів;

- розширення модельного ряду яхт, що будуються, що відрізняються розмірами, місткістю та можливостями розміщення відпочиваючих;

- відкриття нових міжнародних яхтових маршрутів внаслідок будівництва яхтових марин та інфраструктури, що роблять марину епіцентром світського життя і просувають такий вид рекреації та відпочинку;

- застосування універсальних онлайн-платформ з пошуку та бронювання морських подорожей.

Крім перерахованих тенденцій, окремо необхідно відзначити можливість суміщення корпоративного відпочинку та проведення ділових заходів (навчальних семінарів, тренінгів) на борту яхт.

Безумовно, за зростаючим попитом на послуги яхтового туризму має бути пропозиція з боку туристичної індустрії. При цьому специфіка яхтового відпочинку вимагає від його організаторів продуманого науково обґрунтованого підходу, а також використання сучасних технологій надання послуг.

Водночас сьогодні існують проблеми, що перешкоджають розвитку яхтового туризму в нашій країні. У роботі представлено їх уточнення та формалізація, як за ознаками, що передбачають правове рішення, так і за ознаками, що потребують формування та розвитку відповідної інфраструктури. Ці проблеми можна умовно класифікувати, виділяючи такі основні групи:

• інфраструктурні проблеми: відсутність сучасних об'єктів інфраструктури та кваліфікованих кадрів для її обслуговування (ключові проблеми);

• соціальні проблеми: опір місцевих жителів будівництву яхтових об'єктів через страх перекриття доступу до узбережжя та можливого збільшення соціальної нерівності;

• природно-кліматичні проблеми: наявність обмежень при виборі місця будівництва яхтової інфраструктури (водні підходи, захищеність від хвиль та вітру, доступність інженерних комунікацій, туристична доступність та ін.);

• законодавчі проблеми: недостатня кількість регулюючих нормативно-правових актів та відсутність практики їх застосування з метою розвитку яхтового туризму;

• управлінські проблеми.

Особлива увага у данній роботі приділяється останній групі проблем, яким дається уточнене тлумачення (таблиця 2.2.).

Таблиця 2.2.

Класифікація проблем управління формуванням та розвитком яхтової інфраструктури

Проблеми управління комплексним розвитком яхтового туризму	Проблеми формування та розвитку яхтової інфраструктури
1. Відсутність єдиного органу виконавчої влади, уповноваженого здійснювати регулювання яхтового туризму в Україні. 2. Відсутність єдиної маркетингової політики просування яхтових туристських маршрутів. 3. Невідповідність наявного науково-методичного апарату специфіці формування та комплексного розвитку забезпечує інфраструктури яхтового туризму. Зазначена специфіка включає такі сфери: • робота яхт-клубів, що надають послуги з підвищеною якістю; • будівництво яхтових марин, стоянок; • створення мереж плавучих заправних комплексів; • застосування практично інструменту державно-приватного партнерства; • впровадження нових Інтернет-технологій сумісних із технологіями, що використовуються на яхтах.	1.Відсутність достатньої кількості інфраструктурних об'єктів, особливо – плавучих заправних комплексів. 2. Невідповідність інфраструктури сучасним вимогам, зокрема: • високий ступінь віддаленості від портів та природних укриттів; • низький рівень пропозиції щодо зберігання та технічного обслуговування суден; • відсутність повного комплексу водного та берегового сервісу, як для суден, так і для власників та екіпажів; • найвища вартість обслуговування. 3.Відсутність комплексного науково-методичного апарату проектного управління формуванням та комплексним розвитком інфраструктури яхтового туризму з урахуванням сучасних вимог до якості сервісу на маршрутах руху яхт. 4.Недостатня інвестиційна привабливість об'єктів туристської та забезпечує інфраструктурою

Джерело:[34]

Виходячи з представленої в таблиці 2.2. класифікації проблем, розуміння інфраструктури яхтового туризму: це підсистема кластеру економіки, пов'язана з рекреацією та життєдіяльністю на об'єктах відпочинку, розваг, культури та

спорту на відкритій водній поверхні, що складається з сукупності матеріальних об'єктів: яхтових портів (марін), яхтових баз (стоянок), яхтових причалів, плавучих заправних комплексів, - які в комплексі забезпечують умови для здійснення туристичної діяльності, як при русі судноплавними шляхами або водними туристськими маршрутами, так і при самостійному активному плаванні та заняттях яхтовим спортом.

Незважаючи на наявність виявлених проблем, слід зазначити, що зараз держава, зацікавлена у розвитку внутрішніх водних шляхів, внутрішнього водного транспорту та водного туризму, активно декларує необхідність підтримки та демонструє готовність фінансувати проекти розвитку галузі. З цією метою розроблено та затверджено низку федеральних цільових програм та підтримуючих законів. При цьому суб'єкти федерації потребують розвитку прибережних територій та підтримки суднобудівних заводів як містоутворюючих підприємств.

2.3. Проблеми розвитку яхтеного туризму в Україні та шляхи їх вирішення

Тенденції функціонування сучасного морського туризму в Україні свідчать про те, що він практично не розвивається. Державні регуляторні органи не надають суб’єктам господарювання відповідної підтримки, тому транспортнотуристичний потенціал країни залишається нереалізованим. Україна має всі передумови для розвитку різних видів морського туризму: круїзного, яхтового, пляжного та інших. У зв’язку з тим, що в короткостроковій перспективі морський туризм орієнтований на обслуговування іноземних туристів, це сприятиме залученню коштів в іноземній валюті, розвитку експортного потенціалу.

Яхтовий туризм, у тому числі міжнародний, - нове явище не тільки для України, а й для всіх країн північного Причорномор'я. Це поняття включає не

тільки наявність достатньої кількості яхт, придатних для цілей морського туризму, але і наявність всієї інфраструктури, що дозволяє забезпечувати цей вид активного відпочинку і спорту в морських умовах.

До останнього часу вираз "морський туризм" у нашій країні асоціюється лише з морськими комфортабельними лайнерами, які здійснюють плавання між портами України чи портами інших країн. У той же час, жителі Європи, Америки, Азії і навіть Австралії в поняття морський туризм включають і яхтовий туризм, яким займаються багато мільйонів людей. І цю думку можна зрозуміти, так як яхтовий туризм поєднує в собі спорт і подорож, як одиночне, так і групове, дає можливість людям пізнавати світ, бути наодинці з природою, вдихати природний запах моря, проводити свою відпустку або вільний час за особистим планом, коригуючи його з урахуванням нових вражень та інформації, що отримується в процесі морської подорожі.

Про масовість водних видів спорту та відпочинку на воді, у тому числі, круїзного судноплавства в зарубіжних країнах свідчать такі факти:

- у Європі налічується близько півтора мільйона якірних стоянок для яхт. Практично у всіх країнах останніми роками утворився суттєвий дефіцит на місця для стоянки;

- у Франції з населенням близько 55 мільйонів осіб вітрильним спортом та яхтовим туризмом активно займаються близько 3 мільйонів осіб, використовуючи для цих цілей понад 120 спеціально обладнаних яхтових гаваней та яхтових марин;

- нині у Середземноморському басейні налічується понад 700 тисяч яхт, кількість яких день у день безупинно зростає та виникають серйозні проблеми з їх базуванням та обслуговуванням. Так у п'ятиякорній яхтовій гавані "Атакей Марина" (Стамбул) утворилася черга на місця для стоянки на роки вперед.

Створення на морському узбережжі України мережі баз-стоянок (яхтових гаваней, яхтових марин), що відповідають світовим стандартам, дозволить:

- створити сприятливі умови для розвитку яхтового туризму та, пов'язаних з ним, сфер обслуговування у цьому регіоні,

- залучити частину яхт Середземноморського басейну і цим завоювати своє місце на ринку яхтового туризму,

- Створити в додаткові робочі місця,

- поповнити місцеві та державні бюджети за рахунок коштів, що сплачуються туристами за послуги та покупки.

Північне Причорномор'я є дуже привабливим для яхтсменів регіоном з кількох причин:

- сприятливіші, порівняно зі Середземномор'ям, кліматичні умови в літній період: нижча температура повітря, менша його вологість і менше хвилювання моря;

- дуже красиві, привабливі види морського узбережжя, яких не зустрінеш у Середземномор'ї;

- новий, невідомий раніше район плавання. Для яхтсменів Чорне море є "терра інкогніто" - невідомою землею, на яку досі немає ні яхтових лоцій, ні інших описових матеріалів;

- багата, цікава історія регіону, велика кількість історичних та археологічних пам'яток;

- розвинена транспортна мережа, що дозволяє здійснити поїздки до внутрішніх регіонів країни, а також можливість відвідати регіони, раніше заборонені для туризму;

- незначна, порівняно з країнами Середземномор'я, насиченість туристичними яхтами та ін.

Підтвердженням зацікавленості іноземних яхтсменів до узбережжя України служить факт видання яхт-клубом “Атакей Марина” (Туреччина), підготовленого англійськими яхтсменами Арчі та Дорін Аннан, путівника по 50 гаваням та портах України від Одеси до Ізмаїла, які можуть бути визначені.

Все це підтверджує необхідність розробки на державному рівні загальних напрямів практичного вирішення проблеми створення сприятливих умов для розвитку яхтового туризму в Україні з огляду на міжнародну практику.

Основними з них, на нашу думку, мають бути:

- визначення на державному рівні туристичних регіонів, зон та центрів. При цьому слід брати до уваги природні, історичні, археологічні та соціально-культурні активи країни, а також її потенціал для розвитку водних видів спорту, мисливства, оздоровчого та інших видів яхтового туризму,

- встановлення та оголошення в сповіщеннях мореплавцям місць для нанесення на морські навігаційні карти якірних стоянок яхт в районах узбережжя, що становлять туристичний інтерес,

- збереження та використання природних туристичних ресурсів,

- створення державою для туристичних підприємств, що здійснюють діяльність за напрямами розвитку яхтингу, сприятливого інвестиційного клімату, визначення напрямків, пріоритетних для інвестицій, надання туристичному сектору статусу динамічної структури та способу дій,

- розробка, з урахуванням досвіду країн Середземномор'я, національної законодавчої та нормативно-правової бази, що дозволяє на цивілізованому рівні вирішувати проблеми, пов'язані як з діяльністю підприємств туризму, так і самих туристичних плавань у територіальному морі, у внутрішніх морських водах та за внутрішніми судноплавними шляхами України ,

- проведення серйозних науково-дослідних та пошукових робіт для здійснення цілей туризму.

Управління морської акваторії СМДА спільно з Асоціацією яхтсменів Чорного моря проаналізувало законодавство Франції, Туреччини та Англії щодо яхтингу. На підставі цього аналізу розроблено проекти базових документів: Рекомендації з обладнання яхтових марин та Правила плавання українських та іноземних яхт у внутрішніх водах та у територіальному морі України. У разі прийняття цих документів було б створено необхідну нормативно-правову базу, яка дозволила б зробити узбережжя України привабливим для міжнародного та національного яхтового туризму.

Проте всі спроби надати цим документам легітимного характеру на загальнодержавному рівні поки що не мали успіху.

В Одесі на місцевому рівні, в межах компетенції міської влади,

розроблено та затверджено низку нормативних документів, у яких у першому наближенні враховано міжнародний досвід у галузі розвитку морського туризму. Зокрема:

- Розроблено та введено в дію «Правила користування маломірними судами на водних об'єктах міста», в основі яких закладено конституційне право вільного переміщення територією держави.

- Зроблено першу спробу у створенні умов для безпечного дайвінгу (як правило супутнього яхтингу) шляхом встановлення районів підводних занурень, розроблено та введено в дію правила організації підводних занурень в екскурсійних та спортивних цілях з прибережною акваторією Чорного моря, що прилягає до адміністративної території міста.

Розвинуті країни світу одночасно з круїзним бізнесом активно стимулюють розвиток яхтового туризму(табл. 2.3).

Таблиця 2.3.

Кількість марин у країнах світу

Країна	Кількість марин
Німеччина	2700
Фінляндія	1770
США	11000
Туреччина	62
Україна	10

Джерело:[30]

На думку практиків і науковців, розвиток яхтеного туризму в Україні стримується, здебільшого, відсутністю ефективних інституційних умов його функціонування, зайвими бюрократичними процедурами, зокрема процедурами на захід до кожного порту, обмеженістю періоду виходу в море у залежності від сезону тощо. Прикладом відсутності ефективної державної політики сприяння розвитку яхтового туризму є ситуація, що склалася зі школою парусного спорту

у м. Одесі, функціонування якої було припинено внаслідок «майнових війн» між орендаторами, самою школою, місцевою владою.

Вважаємо, що позитивним досвідом державного регулювання морського туризму слід вважати Туреччину. Щорічно прибутки від морського туризму в країні складають до 20 % загальний прибутків від туристичного бізнесу . Проте, статистичні дані Туреччини також свідчать про те, що морський туризм у Чорноморському регіоні практично не розвинутий. Лише 0,7 % круїзних пасажирів подорожують на суднах у Чорному морі та в акваторії Туреччини. Така ж ситуація склалася з яхтовим туризмом: у чорноморській акваторії Туреччини у 2012 р. не було зареєстровано жодної марини .[47]

Основні напрямки підтримки державними регуляторними органами розвитку морського туризму в Туреччині є такі:

1.Підтримка розвитку суднобудування (створення об'єднань суб'єктів господарювання у сфері суднобудування, кредитна підтримка суднобудівельників, функціонування 4 профільних університетів та понад 30 шкіл, розвиток конверсії суден).

2.Підтримка розвитку круїзного бізнесу (участь у проектах, що фінансуються ЄС, створення проектів будування нових круїзних портів, формування інтернет-платформи виробників, підтримка проектів розвитку круїзного бізнесу Торгівельною палатою, створення Палати судноплавства).

3.Підтримка розвитку яхтеного туризму (спеціалізація на виробництві суперяхт, розвиток матеріально-технічного облаштування марин).

Зазначені напрямки, за умови адаптації до національних особливостей, можуть бути враховані у процесі формування Державної програми розвитку морського туризму в Україні. Фактори, що стримують розвиток морського туризму в Україні, проранжовано за допомогою методу SWOT-аналізу Використано традиційну схему такого аналізу. Виділено чотири класифікаційні групи: сильні сторони, слабкі сторони, можливості та загрози ринку послуг морського туризму в Україні.

За результатами SWOT-аналізу, можна виділити такі чинники спротиву

розвитку морського туризму в Україні:

1.Відсутність цілеспрямованої, послідовної регіональної і державної політики у сфері регулювання морського туризму.

2.Невідповідність нормативно-правової бази світовим і національним тенденціям функціонування морського туризму.

3.Використання неефективних економіко-організаційних інструментів реалізації державної політики у сфері регулювання морського туризму.

4.Неналагодженість інформаційного зв'язку та фінансової підтримки між учасниками національного ринку послуг морського туризму.

5.Відсутність державної фінансово-кредитної підтримки учасників ринку послуг морського туризму.

Низький рівень національного виробництва круїзних послуг порівняно з іноземними представниками морського туризму.

1.Низька якість обслуговування туристів, застарілість пасажирського флоту.

2.Слабкість гарантій безпеки пасажирів, недосконаліть системи захисту їх прав та прав екіпажу суден.

З метою зменшення негативного впливу визначених чинників спротиву розвитку морського туризму в Україні пропонується розробка дієвих економіко-організаційних інструментів державної регуляторної політики сприяння розвитку морського туризму. Частка України разом з іншими країнами Чорноморського басейну в світовому морському туризмі є меншою за 3 %, що не відповідає її ресурсному потенціалу. В контексті того, що в Указі Президента України «Про Стратегію сталого розвитку «Україна – 2020» вказано на необхідність популяризації України як туристичної дестинації, особливої актуальності набуває реалізація ефективної державної регуляторної політики сприяння розвитку морського туризму. Відповідно до цього, актуальним є формування інституційних засад розвитку морського туризму в Україні шляхом реалізації комплексу складових, спрямованих на нормалізацію інституційного середовища, активізацію координації між господарюючими

суб’єктами та державними регуляторними органами тощо

До першочергових завдань слід віднести ініціювання введення доповнень до МКУБ з метою оптимізації вимог щодо безпеки пасажирських перевезень, внесення змін до Закону України «Про туризм» у частині визначення поняття морського туризму та засад підвищення його економічної привабливості, Закону України «Про основні засади державного нагляду (контролю) у сфері господарської діяльності» щодо визначення повноважень державних регуляторних органів у сфері контролю за безпекою морського туризму.

Доцільним є розширення напрямків державного регулювання туризму шляхом додавання до них ресурсного забезпечення туристичної діяльності,

зокрема фінансовими, трудовими, матеріальними ресурсами. Не зважаючи на те, що в розділі ІІІ Закону України «Про туризм» окреслено необхідність забезпечення безпеки туристів, проте методи її забезпечення не відповідають сучасній практиці функціонування морського туризму.

До останнього часу вираз «морський туризм» у нашій країні асоціюється лише з морськими комфортабельними лайнерами, які здійснюють плавання між портами України чи портами інших країн. У той же час, жителі Європи, Америки, Азії і навіть Австралії в поняття морський туризм включають і яхтовий туризм, яким займаються багато мільйонів людей.

Яхтовий туризм, у тому числі міжнародний, — нове явище не тільки для України, а й для всіх країн північного Причорномор'я. Це поняття включає не тільки наявність достатньої кількості яхт, придатних для цілей морського туризму, але і наявність всієї інфраструктури, що дозволяє забезпечувати цей вид активного відпочинку і спорту в морських умовах.

У результаті розрахунку результатів SWOT-аналізу був застосований ранговий метод формалізації даних. [31] Після проведення SWOT-аналізу на підставі результатів його формалізації можна констатувати про перевагу сильних сторін над слабкими. Це підтверджує необхідність розробки на державному рівні загальних напрямів практичного вирішення проблеми

створення сприятливих умов для розвитку яхтового туризму в Україні з огляду на міжнародну практику.

Таблиця 2.4.

Вихідні дані SWOT-аналізу

Сильні сторони	**Слабкі сторони**
Переваги ‘S’- Strengths	Недоліки ‘W’ - Weaknesses
Внутрішнє середовищ	
1. Наявність суднобудівних заводів 2. Низька вартість послуг 3. Наявність висококваліфікованих кадрів 4. Розвинена портова інфраструктура 5. Мінімальний термін окупності основних фондів.	1. Нестача власних оборотних засобів 2. Застарілі основні фонди, технології та капіталомісткість їх оновлення 3.Негативний вплив на довкілля 4.Слабка дистрибуція, просування, маркетинг, реклама.
Можливості ‘O’ - Opportunities	**Погрози ‘T’ - Treats**
Зовнішнє середовище	
1. Географічне розташування 2. Велика протяжність узбережжя Чорного моря 3. Велика кількість річок, бухт, заток 4. Високий культурний потенціал міста 5. Низькі ціни на товари та послуги.	1. Політична нестабільність 2. Економічна криза 3. Відсутність державної підтримки 4. Недосконаліть нормативно-правової бази 5. Стан довкілля.

Джерело:[31]

Основними з них мають бути:

- встановлення та оголошення у сповіщеннях мореплавцям місць для нанесення на морські навігаційні карти якірних стоянок яхт у районах узбережжя, що становлять туристичний інтерес;

-створення державою для туристичних підприємств, що здійснюють діяльність за напрямами розвитку яхтингу, сприятливого інвестиційного

клімату, визначення напрямків, пріоритетних для інвестицій, надання туристичного сектору статусу динамічної структури та способу дій;

- збереження та використання природних туристичних ресурсів;

- розробка національної законодавчої та нормативно-правової бази, що дозволяє на цивілізованому рівні вирішувати проблеми, пов'язані як з діяльністю підприємств туризму, так і самих туристичних плавань у територіальному морі, у внутрішніх морських водах та за внутрішніми судноплавними шляхами України.

РОЗДІЛ 3.
ОБГРУНТУВАННЯ ПРІОРИТЕТНИХ НАПРЯМКІВ РОЗВИТКУ ЯХТЕНОГО ТУРИЗМУ В УКРАЇНСЬКОМУ СЕГМЕНТІ ЧОРНОГО МОРЯ

3.1. Фактори розвитку технологій яхтенгу в українському сегменті Чорного моря

Туризм та відпочинок - це унікальна галузь господарства, яка в числі обов'язкових умов свого функціонування передбачає здорове оточуюче середовище. Розвиток за традиційним шляхом, тобто будівництво нових готелів, великих туристичних центрів, ускладнить і без того кризисну ситуацію в ряді районів моря. «Екологічно чистим» видом туризму є яхтинг і круїзи на яхтах. У багатьох країнах світу це процвітаючий бізнес, що нараховує сотні тисяч яхт, чартерні компанії, суднобудівні верфі, розгалужена мережа яхтових гаваней в самих різних регіонах Світового океану. Ця галузь має багатомільярдний оборот і сотні тисяч працюючих. У більшості європейських країн доходи від гостьового яхтового туризму високі завдяки тому, що ця галузь враховується на національному рівні і удостоєна особливої уваги з боку держави.

Туристська ж карта України є в цій галузі майже суцільна біла пляма, в результаті чого склалася унікальна ситуація: країна має величезні водні ресурси, а морські види туризму, в тому числі яхтовий, розвинені слабко. Крім, оточений з трьох боків морем і який є одним з основних курортів України, як не можна краще підходить для розвитку яхтового туризму, але недосконаліть українського законодавства, що регламентує захід і плавання іноземних та вітчизняних яхт, цей розвиток стримує.

Яхтовий туризм - явище нове не тільки для України, але і для всіх країн північного Причорномор'я. Це поняття включає в себе не тільки наявність

достатньої кількості яхт, придатних для цілей морського туризму, а й наявність всієї інфраструктури, що дозволяє забезпечувати цей вид відпочинку і спорту в морських умовах [36].

Перспективи розвитку яхтового туризму в усьому світі обумовлені тим, що яхтинг має значні переваги перед іншими видами туризму, а саме: відповідність індивідуальним прагненням, як відпочиваючих, так і бізнесменів, які можуть поєднати нетривалу ділову поїздку з морським відпочинком; комфортабельність, відсутність шуму і вібрацій, притаманних відомим суднам на повітряній подушці і на підводних крилах, абсолютна безпека в морі в порівнянні з авіацією, у разі аварії - відсутність неминучою штовханини і паніки (як на великих судах); відносно невелика вартість будівлі; виключно швидка окупність (3 - 5 років) в поєднанні з високою прибутковістю; простота та наявність необхідного обладнання та оснащення нашої суднобудівної бази [35].

Слід зазначити, що Причорномор'я є дуже привабливими для яхтсменів регіоном з кількох причин: більш сприятливі, у порівнянні з Середземним морем, кліматичні умови в літній період: нижча температура повітря, менша вологість і менше хвилювання моря, зручні для заходу яхт бухти; дуже красиві, привабливі види морського узбережжя; новий, невідомий раніше район плавання. Для яхтсменів Чорне море є "терра інкогніто" - невідомою землею, на яку до цього часу немає ні яхтових лоцій, ні других описових матеріалів; багата, цікава історія регіону, велика кількість історичних та археологічних пам'яток; розвинена транспортна мережа, що дозволяє здійснити поїздки у внутрішні регіони країни, а також можливість відвідати регіони, раніше заборонені для туризму; незначна, порівняно з країнами Середземномор'я, насиченість туристськими яхтами та ін. [37].

Однак, формування та функціонування яхтового туризму в регіоні Чорного моря перешкоджає ряд проблем:

1. В Україні не існує системи класифікації яхтових портів, стоянок і гаваней яхт-клубів, також не існує офіційно підтверджених вимог до

обладнання яхтових портів, їх систем функціонування та контролю за повнотою і правильністю виконання своїх основних функцій. Історично яхтові порти в Україні будувалися і розвивалися, в основному, з метою збереження в літній і зимовий час яхт, катерів і моторних човнів, що належать яхт-клубу і приватним володарям. Поняття "гостьова гавань", гостьові місця "," мережева концепція "розвитку яхтових портів (гаваней, стоянок) у ранніх радянських умовах розвитку яхтингу практично повністю відсутні. Недостатня компетентність планувальників і архітекторів у питаннях розвитку берегових зон призводить або до повної відсутності обліку переваг від інтеграції яхтової стоянки в інфраструктуру споруджуваного комплексу, або до створення берегової лінії, де швартування маломірних суден неможливо вже технічно. Внаслідок чого, на сьогоднішній день в країні всього два яхтових порти, які відповідають міжнародним стандартам: яхтова марина в Балаклаві і яхтова гавань в Одесі. У цих портах можуть швартуватися не більше 250 яхт, в той час як у Франції середня яхтова гавань може прийняти до 600 яхт, а великі порти вміщають від 900 до 1030 яхт.

2. Через низку причин та особливостей, мале суднобудування на індустріальній основі в нашій країні розвитку не отримало, а вироблені на окремих підприємствах в малих серіях прогулянкові й туристичні судна не відрізнялися високою якістю. Загальний стан економіки в країні позначився і на виробниках яхт.

По-перше, для всіх верфей великим гальмом є нестача оборотних коштів. Практично жоден суднобудівний завод не у змозі будувати судна під ключ за власні кошти, брати участь в крупних виставках та проводити рекламні кампанії. Низька дисципліна по термінах виконання замовлень, відповідно і низька продуктивність праці, труднощі з фінансуванням, несвоєчасність виплати заробітної плати і нестабільне фінансове становище українських суднобудівних заводів зумовили істотне зменшення завантаження потужностей підприємств [40].

Відсутність державної цілеспрямованої політики у розвитку малотоннажного суднобудування, висока вартість кредитування і практично відсутність схеми банківського забезпечення фінансування будівництва суден (сьогодні українські корабели користуються кредитами під 20%, в той час як у світі - 2 - 4%) призводять до розпорошення ресурсів і зниженню ефективності роботи підприємств малотоннажного суднобудування. Серйозною проблемою є і вкладення сил і засобів у різні перебудови найрізноманітніших суден в вітрильні і моторні яхти. Світовий досвід показує, що практично будь яке переобладнання обходиться не дешевше новобудови, але технічні та споживчі якості отриманої в результаті яхти, значно гірше, не кажучи вже про довговічність і можливість ліквідності.

По-друге, немає кваліфікованих професіоналів в області яхтобудування. Кораблебудівні факультети Одеси, Миколаїва готують фахівців тільки для «великого» суднобудування. Наша система корабельної освіти практично ігнорує яхти і яхтинг, маючи причини цього в зневажливому ставленні до них в колишньому СРСР. Хоча в порівнянні з великим суднобудуванням, будівництво малотоннажного флоту не вимагає багатомільйонних капітальних витрат і цілком доступно середнім і малим підприємствам. Наприклад, вартість теплохода на 300 пасажирів орієнтовно 500000 $. На цю суму в Україні можна побудувати 55 парусно-моторних круїзних яхт з тією ж пассажиромісткістю. Малі судна і в експлуатації обходяться набагато дешевше. Вони більш мобільні і не вимагають дорогих споруд для ремонту. На маршруті їм не потрібні спеціально обладнані місця для причалювання і заправки, що дозволяє використовувати їх практично на всіх водоймах.

3. Прагнення України до інтеграції у світову економіку і ефективної взаємодії зі світовою торговою спільнотою не може бути здійснено без досягнення відкритості власного ринку товарів і послуг. Ринок вітрильних яхт в даний час захищений від доступу іноземних виробників досить високими податками і митними зборами. Так, ціна яхт, ввезених з Польщі в Україну, зростає більш ніж у півтора рази. Подорожчання ввезених яхт для проведення

дозвілля або спортивних заходів пояснюється ввізним митом у розмірі 40% від митної вартості яхти (пільгове мито-20%). Додавання 20% до податку на суму митної вартості та ввізного мита призводить до підвищення початкової ціни на75% без обліку прибутку продавця. Для порівняння-ставка ввізного мита на судна для перевезення пасажирів становлять 10% (пільгова-5%) [40].

4. Слід зазначити, що одним з основних факторів, що перешкоджає розвитку яхтового туризму в Україні, є недосконаліть вітчизняного законодавства, що регламентує захід і плавання яхт в українських водах. Насамперед, це стосується визначення понять. У всьому світі яхта-це судно для прогулянок. В Україні для яхт немає окремої категорії, всі вони потрапляють під класифікацію «вантажо-пасажирських» суден. Останнє призводить до того, що з яхти, яка перетинає кордон України вимагають такі ж документи і дозволи, як і з дійсно великих суден. У всьому світі для проходу яхт потрібно мати лише декілька документів: суднову роль, судновий журнал і транзитний лог-документ, в якому ставлять свої відмітки митниця, прикордонна служба і т.д. У нас же кількість необхідних документів у кілька разів більше. Крім цього, за українськими законами яхта під іноземним прапором може пересуватися по території України, тільки якщо її капітан - українець (такого немає ніде в світі).

5. Відсутність системного підходу до управління яхтенгом. Володарі, шкіпери яхт, нечисленні брокери працюють, керуючись власними уявленнями, а не затвердженим порядком. Основними недоліками такої діяльності є: відсутність координації в плануванні та управлінні круїзними яхтами, а також комплексного використання та охорони рекреаційних ресурсів.

З огляду на перспективність розвитку яхтеного туризму, інтерес до нього як з боку туристів, так і з боку яхтсменів і підприємців, актуальним на сьогоднішній день є визначення основних напрямків удосконалення управління та організації даного виду туризму.

Відзначимо, що в розвитку яхтеного туризму в Україні визначальними є три аспекти. По-перше, необхідно передбачити можливість паркування яхт,

тобто створити умови для їх зручної та безпечної стоянки. По-друге, формування і функціонування яхтингу неможливо без наявності яхт, що передбачає розвиток малотоннажного суднобудування. По-третє, значущим чинником в розвитку яхтового туризму виступає створення законодавчої нормативно-правової бази, що регламентує захід і плавання яхт на території України.

Однак, щоб узбережжя дійсно стало привабливим для туризму і судноплавства, потрібна добре розвинена мережа яхтових клубів. Тільки в цьому випадку мореплавання перетвориться на приємну подорож, що продовжується більше, чим один день і є туром одного дня. У зв'язку з тим, що будівництво марин є дорогим заходом, можливо, доречно використати досвід Данії, де практикується спільний маркетинг портів цілого регіону, тим самим вибудовується єдина система яхтенного туризму, в якій кожен порт розглядається не як конкурент, а як «підтримуючий елемент» всього ланцюжка, існуючого вздовж узбережжя. Спільний маркетинг є одним з основних принципів мережі і грає важливу роль для зниження витрат по просуванню кожної марини, так як практика, що склалася , свідчить про те, що жодна окрема гавань для яхтового туризму сама по собі не є прибутковим підприємством. Інформація про можливість відвідування цілої мережі портів, як показує датський досвід, приводить до залучення великого потоку туристів, незважаючи на низькі показники окупності кожного порту окремо, розвиток інфраструктури надає значний комплексний вплив на економічний розвиток регіону у цілому , так званий «непрямий ефект», тобто головний вплив розвитку портів полягає в зростанні доходів підприємств туристського сектора.

Будівництво яхт може бути вирішено за допомогою вітчизняної суднобудівної бази, яка має багаторічний досвід будівництва суден. На базі відносно невисоких інвестиційних проектів можна в короткі терміни побудувати і ефективно використовувати малотоннажний флот, розрахований як на вітчизняного, так і на іноземного туриста, що одночасно буде сприяти підвищенню ефективності роботи суднобудівних заводів, виробничі потужності

більшості яких не завантажені навіть на половину. Розвиток малого суднобудування створило б умови для народження невід'ємної частини інфраструктури яхтового сервісу вітчизняних і гостьових (зарубіжних) моторних і вітрильних яхт [41].

Слід зазначити, що за умови великосерійного будівництва типових туристських яхт (на 10 – 12 місць), вартість замовлення знижується приблизно на 30%. Так, з конвеєра компанії Bavaria Jachts щодня сходить 10 -11 вітрильних яхт і три моторних катера, що дозволяє накопичувати запаси готової продукції, реагувати на сплески попиту на продукцію компанії. Від укладення контракту до отримання готового замовлення проходить не більше двох місяців. На одного працівника підприємства у рік випускається товарної продукції на 300 тисяч євро.

Короткий аналіз ситуації на ринку продукції малотоннажного суднобудування дозволяє стверджувати, що вихід українських яхтобудівельників на іноземний ринок є єдиним шляхом розвитку галузі. Серед факторів, що сприяють виходу українських малотоннажних верфей на зарубіжний ринок, слід зазначити наступні:

- Низька вартість робочої сили. Оцінити побічно вартість робочої сили малотоннажних суднобудівних підприємств представляється можливим, зіставивши вартість робочої сили на великих суднобудівельних заводах. Вартість однієї людино-години в умовних одиницях для різних заводів становить: румунські-6; південнокорейські-25; голландські -30; українські-6;

- Досить висока якість робіт при помірній ціні продукції;

- Популярність української суднобудівної продукції на потенційних ринках збуту [44].

Для реалізації цього напрямку необхідне об'єднання українських малотоннажних верфей з метою визначення пріоритетних напрямків діяльності кожного з учасників та проведення узгодженої політики. Необхідно створити можливість для кооперації із зарубіжними виробниками. Співпраця та партнерство верфі з аналогічними підприємствами Німеччини, Нідерландів,

Швеції, Польщі сприяло б впровадженню в цю область сучасних технологій, виробничого досвіду та заповнення вітчизняного ринку малого суднобудування якісною та конкурентоспроможною продукцією, виходу на світовий ринок. Так, німецька фірма Bavaria Jachts купує в Польщі корпуси яхт, які добудовує в Німеччині і реалізує під своєю торговою маркою. Баварська фірма знижує виробничі витрати, а польські фірми отримують доступ до передових німецьких технологій і популярність на ринку. Подібний шлях допоміг вижити не тільки румунському суднобудуванню, а й підтримав європейських виробників в конкурентній боротьбі з азійськими. Продаж, в першу чергу, сталевих яхт і корпусів з легкого сплаву за кордон для подальшої добудови провідними фірмами з одночасним будівництвом суден для внутрішнього ринку дозволить встановити взаємовигідне співробітництво [35].

У той же час, необхідно розглянути питання про можливість перекваліфікації українських суднобудівників. У суднобудівних і кораблебудівних інститутах доцільно ввести дисципліни, що включають технічне та матеріальне забезпечення яхтингу. Також особливе місце повинне відводитися фахівцям по дереву, і інтер'єру.

Одним з основних чинників, що перешкоджають розвитку яхтингу, є відсутність державної підтримки у розвитку галузі. Значимість цього напряму полягає в тому, що тільки за допомогою ефективного державного механізму можливий дійсно розвиток даного виду туризму. Вирішення цієї проблеми бачиться в розробці законодавчих нормативно-правових актів, які б включали:

- Визначення на державному рівні туристських регіонів, зон та центрів. При цьому слід брати до уваги природні, історичні, археологічні та соціально-культурні активи країни, а також її потенціал для розвитку водних видів спорту, полювання, оздоровчого та інших видів яхтового туризму;

- Координацію розвитку туризму, що включає внутрішню координацію дій учасників туристського процесу в рамках галузі та забезпечення гармонійного включення туризму в загальний господарський механізм, що можна розглядати як зовнішню координацію;

- Забезпечення безпеки туристської діяльності, у тому числі й безпеки морських подорожей;

- Інформаційне забезпечення морського туризму, що передбачає збір та обробку статистичних даних, випуск та розповсюдження рекламно-інформаційних матеріалів, що характеризують стан галузі в міжнародному масштабі, а також проведення наукових досліджень в області яхтового туризму;

- Надання податкових пільг підприємствам малого суднобудування на шляху їх становлення;

- Створення державою для туристських підприємств, здійснюючих діяльність за напрямами розвитку яхтингу, сприятливого інвестиційного клімату, визначення напрямків, пріоритетних для інвестицій, надання туристському сектору статусу динамічної структури і способу дій.

Враховуючи відсутність вільних коштів на ново буд у вітчизняних суднобудівних компаній і обмежені можливості держави, вирішення проблеми фінансування уявляється у формуванні спеціального лізингового фонду, який фінансувався б з бюджетних коштів, призначених для оновлення українського пасажирського флоту. Розпорядником цього фонду повинна стати державна лізингова компанія, яка купує необхідні судна (туристські яхти і катери) і передає їх в бербоут-чартер з викупом туристським фірмам. Подальше поповнення фонду відбувається за рахунок лізингових платежів (бербоут-чартерних ставок), що надходять від експлуатації яхт.

- Розробка, з урахуванням досвіду країн Середземномор'я, національної законодавчої і нормативно-правової бази, що дозволяє на цивілізованому рівні вирішувати проблеми, пов'язані як з діяльністю підприємств туризму, так і самих туристських плавань в територіальному морі, у внутрішніх морських водах і по внутрішнім судноплавним шляхам України. Одним з обов'язкових умов є спрощення документальної процедури пропуску яхт. Для цього необхідно ввести інститут транзит-логів для яхт під іноземним прапором, як тимчасового дозволу для перебування в територіальних водах

України. Сплачені за транзит податкові кошти надходили б до бюджету, йшов би чіткий облік яхтового трафіку, зникла б необхідність викликати на судно цілу бригаду перевіряючих. Крім того, оформлення документів має відбуватися безпосередньо в марині в будь-який час доби, за фактом прибуття яхти, без попередніх узгоджень. А оплата транзит-логів дозволила б фінансувати берегові служби та розвивати інфраструктуру [45];

- Встановлення і оголошення в Повідомленні мореплавцям місць для нанесення на морські навігаційні карти якірних стоянок яхт в районах узбережжя, що представляють туристський інтерес.

Як показує світова практика, розвиток яхтового туризму сприяє незмінному зростанню активності готельного бізнесу та індустрії розваг. Одночасно доступна послуга з паркінгу і кваліфікованого технічного обслуговування суден та силових агрегатів, ініціює попит на маломірні судна і, як наслідок, стимулює яхтобудування, що також буде сприяти розвитку парусного спорту і створить передумови для появлення в регіоні торгових представництв провідних виробників катерів і яхт і їх сервісних служб.

Висновок. Таким чином, для розвитку яхтового туризму в Україні необхідна комплексна переробка національного законодавства, лібералізація візової системи для іноземних туристів, уніфікованість національного режиму судноплавства, будівництво сучасних, яхтових портів і яхт, що відповідають міжнародному класу, розширення переліку послуг, що надаються і об'єднання маркетингових зусиль туристських підприємців для просування цього виду туризму на світовому ринку.

3.2. Комплексний механізм стимулювання розвитку яхтеного туризму в українському сегменті Чорного моря

Неефективність функціонування яхтового туризму в Україні, обумовлена недостатнім використанням туристського потенціалу країни, слабким

розвитком туристичної інфраструктури і невідповідністю її міжнародним стандартам за всіма складовими, відсутністю законодавчого забезпечення для сприятливих умов інвестування в різні галузі та багатьма іншими причинами, диктує необхідність створення комплексного механізму управління, спрямованого на стимулювання розвитку підприємств яхтового туризму і забезпечує збалансований розвиток усієї системи яхтового туристського комплексу.

Механізм управління є сукупністю методів, способів, форм і функцій, які здійснюються в економічній підсистемі, і носить конкретний характер, оскільки спрямований на досягнення конкретної мети за допомогою використання конкретних ресурсів.

Для успішного формування і функціонування яхтового туризму необхідно комплексний розвиток усіх елементів яхтингу і відповідної йому туристської інфраструктури, засновану на стратегічному баченні основних пріоритетів і включає наступні аспекти:

1. Виявлення спільних проблем у розвитку яхтового туризму в країні, і на підставі аналізу проблем формулювання головної мети .

2. Формування генетичного підпорядкування цілей.

3. Чітке формулювання завдань, від вирішення яких залежить отримання бажаного результату.

4. Встановлення шляхів і механізмів реалізації намічених напрямків.

5. Визначення очікуваних результатів реалізації концепції.

В роботі був сформульований комплексний механізм стимулювання розвитку яхтового туризму (табл. 3.1), який представляє собою систему економічних, мотиваційних, організаційних, політичних і правових засобів цілеспрямованого впливу суб'єктів господарювання та впливу на їх діяльність, забезпечують узгодження інтересів взаємодіючих сторін, об'єктів і суб'єктів управління і включає: цілі управління; кількісний аналог цілей - критерії управління; фактори управління - елементи об'єкта управління та їх зв'язки, на які здійснюється вплив на користь досягнення поставлених цілей, методи

впливу на дані фактори управління; ресурси управління - матеріальні та фінансові ресурси, соціальний та організаційний потенціали.

Слід зазначити, що формування політичного та правового механізмів стимулювання розвитку яхтового туризму, а також деякі елементи економічного, організаційного та мотиваційного механізмів знаходяться за межами компетенції конкретних суб'єктів господарювання, що обумовлює необхідність у формуванні двох механізмів, тісно взаємопов'язаних між собою: механізму розвитку мережі підприємств яхтового туризму як елемента державного регулювання та механізму управлення на рівні підприємств яхтового туризму.

Політичний механізм стимулювання розвитку яхтового туризму на рівні державного управління потребує вирішення таких питань, як:

1) приєднання до міжнародних договорів і укладення двосторонніх Міжурядових угод у сфері розвитку яхтового туризму;

2) проведення узгодженої політики в міжнародних організаціях, які здійснюють допуск на міжнародні туристські ринки;

3) створення відповідно до міжнародних стандартів національної системи статистичної звітності щодо підприємств яхтового туризму всіх форм власності. Ці заходи дозволять знизити рівень політичного ризику у здійсненні підприємницької діяльності в яхтовому туризмі і будуть сприяти формуванню позитивного туристичного іміджу України. Реалізація методів правового механізму передбачає розробку, з урахуванням досвіду країн Середземномор'я, національної законодавчої і нормативно-правової бази, що дозволяє на цивілізованому рівні вирішувати проблеми, пов'язані як з діяльністю підприємств туризму, так і самих туристських плавань в територіальному морі, у внутрішніх морських водах і по внутрішніх судноплавних шляхах України, а саме:

1) лібералізація візової системи для іноземних туристів, уніфікованість національного режиму судноплавства;

2) спрощення митної та документальної процедури пропуску яхт шляхом введення інституту транзит-логів для яхт під іноземним прапором, як тимчасового дозволу для перебування в територіальних водах України. Сплачені за транзит-лог кошти надходили б до бюджету, була б отримана можливість чіткого обліку яхтового трафіку, і зникла необхідність у виклику на судно одночасно кількох контролюючих органів. Крім того, оформлення документів має відбуватися безпосередньо в марині в будь-який час, за фактом прибуття яхти, без попередніх замовлень і узгоджень. У той же час оплата транзит-логів дозволила б фінансувати берегові служби та розвивати інфраструктури [39];

3) внесення змін до податкового законодавства, що передбачає пільгове оподаткування для підприємств яхтового туризму (прийняття нульових ставок ПДВ і митних зборів за ввезення необхідного для будівництва яхт і яхтових портів імпортного технологічного обладнання, аналоги яких не виробляються або виробляються, але не відповідають міжнародним стандартам; зниження податків на доходи підприємств, які беруть участь у розвитку яхтового туризму, тощо) [36].

Дієвий економічний механізм стимулювання розвитку мережі підприємств яхтового туризму передбачає, перш за все, формування механізму державної підтримки розвитку підприємств яхтового туризму, які включають широкий спектр економічних важелів:

1) часткове субсидування (до прийнятої в світовій практиці) процентної ставки за кредитами вітчизняних банків на будівництво яхт і марин [34];

2) надання фінансових пільг - знижок і позик під низький відсоток (уряд стимулює приплив інвестицій за рахунок власних коштів);

3) надання пільг «полуфінансового» характеру – уряд виступає гарантом позик, підтримує курс обміну валют і розробляє систему знижок; відрахування з громадських фондів значно скорочені і практично рівні нулю;

4) збільшення фінансування на науково-технічні розробки в галузі розвитку яхтового туризму;

5) фінансування програм розвитку дитячого парусного спорту і надання підприємствам малотоннажного суднобудування державних замовлень;

6) розвиток системи лізингу яхт, побудованих вітчизняними верфями шляхом створення спеціальних лізингових фондів з державним капіталом.

Таблиця 3.1.

Характеристика комплексного механізму розвитку яхтеного туризму як елемента державного регулювання

Елементи механізму	Механізми				
	Політичний	Правовий	Економічний	Організаційний	Мотиваційний
Об'єкти управління	Міжнародна співпраця України в області розвитку яхтового туризму з розвинутими туристськими країнами	Нормативно-законодавча база України	Державна фінансова політика(бюджетна, кредитна, податкова, валютна)	Управління якістю надання туристичних послуг; інформаційна база яхтового туризму	Фінансовий результат виробничо-господарської діяльності підприємств яхтового туризму
Мета управління	Стимулювання розвитку сеті підприємств яхтового туризму				
	Зниження рівня політичного ризику в здійснені підприємницької діяльності в яхтовому туризмі; сприянні в формуванні позитивного туристського іміджу Криму	Створення єдиної законодавчої бази, що стосується заходу і плавання яхт в прибережних водах України; приведення українського законодавства до вимог і стандартів, діючих на міжнародному правовому полі	Забезпечення комплексного і збалансованого розвитку всіх структурних елементів системи на основі росту якості послуг, що надаються; сприяння залученню іноземних і вітчизняних інвесторів в яхтовий сектор	Організація системи контролю якості послуг, що надаються відповідно до міжнародних стандартів	Формування і подальше утримання фінансового інтересу в рамках розвитку підприємницької діяльності в яхтовому туризмі
Критерії	Число іноземних туристів, що	Рівень чистого прибутку	Рентабельність	Об'єм послуг, що	Прибутковість

управління	тосетили Одесу	підприємства	капіталу	були реалізовані	
Методи управління	Приєднання до міжнародних договорів і заключення двосторонніх міжурядових угод в сфері розвитку яхтового туризма; проведення узгодженої політики в міжнародних організаціях, що здійснюють допуск на міжнародні туристичні ринки	Спрощення документальної процедури пропуска яхт; лібералізація візової системи для іноземних туристів; введеня інституту тразит-логів для яхт під іноземним прапором	Формування механізму державної підтримки розвитку підприємств яхтового туризму, що включа\ широкий спектр економічних важелів: пряме державне інвестування, фінансування цільових міжрегіональних програм, створення спеціальних фондів, надання субсидій, льготних кредитів, тощо	Створення єдиної інформаційної бази; координація розвитку яхтового туризму; формування системи безпеки мореплавання на вітрильно-моторних суднах	Формування мотиваційного поля розвитку яхтового туризму і забезпечення гарантій його реалізації
Ресурси управління	Кошти державного регіонального, місцевого бюджетів, асоціацій і федерацій парусного спорту, кошти вітчизняних і іноземних інвесторів, власні джерела фінансування підприємств, зацікавленість керівництва підприємств туристичної галузі і держави до розвитку яхтового туризма в Україні				

Джерело:[40]

Організаційний механізм потребує реалізації наступних заходів:

1) визначення на державному рівні туристських регіонів, зон та центрів. При цьому слід брати до уваги природні, історичні, археологічні та соціально-культурні активи країни, а також її потенціал для розвитку водних видів спорту, оздоровчого, пізнавального та інших видів яхтового туризму;

2) координація розвитку яхтового туризму, що включає внутрішню координацію дій учасників туристського процесу в рамках галузі, забезпечення гармонійного включення яхтового туризму в загальний господарський механізм, що можна розглядати як зовнішню координацію;

3) формування системи управління безпекою морських подорожей;

4) інформаційне забезпечення морського туризму, а саме: збір та обробку статистичних даних, випуск та розповсюдження рекламно-інформаційних матеріалів, що характеризують стан галузі в міжнародному масштабі, а також проведення наукових досліджень в області яхтового туризму;

5) встановлення і оголошення в Повідомленні мореплавцям місць для нанесення на морські навігаційні карти якірних стоянок яхт в районах узбережжя, що представляють туристський інтерес;

6) інші заходи - створення системи підготовки кадрів, розробка програм з просування національних яхтових турів, залучення висококваліфікованих кадрів, у тому числі зарубіжних .

Ефективний мотиваційний механізм розвитку підприємств яхтового туризму повинен враховувати наступні умови:

1) формування мотиваційного поля розвитку підприємств ях-тенного туризму через розробку і подальшу реалізацію методики розрахунку нормативу середнього прибутку і забезпечення гарантії її отримання за рахунок певних податкових пільг та державних субсидій і дотацій;

2) при ефективному використанні потенціалу підприємств яхтенного туризму, спрямованого на розвиток і вдосконалення своєї матеріально-технічної бази, забезпечення гарантій того, що отриманий прибуток буде залишатися в повному розпорядженні підприємств.

Механізм стимулювання на рівні підприємств яхтового туризму можна розділити на три взаємодіючих механізми: організаційний, економічний і мотиваційний.

Стрижнем економічного механізму стимулювання розвитку підприємств яхтового туризму є [39]:

1) механізми конкуренції ціноутворення, які представляють собою центр ваги всієї системи ринкового господарства. Основними рушійними чинниками цього механізму є підприємництво і засоби конкурентної боротьби, що включають якість вироблених яхт та надання яхтових туристських послуг, витрати споживача на обслуговування в процесі споживання, сервісне і

технічне обслуговування туристів і яхтсменів, пропонований асортимент яхтових товарів і послуг, умови організації яхт-турів, інформація через рекламу, дотримання прав клієнтів;

2) механізм відтворення факторів виробництва, покликаний забезпечувати безперервну самоокупність підприємств яхтового туризму і складається з механізму оплати праці, відтворення виробничих запасів і капіталу. Перехід до ринкової економіки в Україні супроводжується деградацією механізму відтворення капіталу (механізмів оборотних коштів і амортизації). Це спризвело до банкрутства підприємств яхтового туризму, який покликаний відновити дієздатність механізму самоокупаємості, або здійснити ліквідацію збиткового підприємства, що перетворилося в неспроможного боржника;

3) механізм розвитку виробництва підприємств яхтового туризму (механізм самофінансування), який реалізується шляхом накопичення капіталу і його інвестування в розвиток, а також шляхом реінвестування прибутку [39] ;

4) механізм позикових коштів, що реалізується через традиційний механізм інвестиційного кредитування, принципово нові механізми лізингу та венчурного (ризикового) фінансування. Формування організаційного механізму стимулювання розвитку яхтового туризму є сукупністю різноманітних за своєю природою конкретних організаційних механізмів, покликаних організувати ефективну діяльність підприємств яхтового туризму, що діють в умовах постійно мінливих потреб суспільства і нестабільності зовнішнього середовища. Формування організаційного потенціалу підприємств яхтового туризму досягається [39]:

5) проектуванням структури підприємства та формуванням підприємства як цілеспрямованої виробничо-господарської соціо-технічної системи;

6) організацією діяльності підприємств яхтового туризму відповідно до встановлених цілей;

7) організацією управління діяльності підприємств, у тому числі плануванням та інформаційним забезпеченням;

8) реструктуризацією підприємств яхтового туризму і реорганізацією їх діяльності та управління діяльністю відповідно до змін суспільства, цілей підприємства і стану зовнішнього середовища.

Організаційний механізм управління включає:

1) структурні механізми, які засновані на формуванні системи цілей підприємств яхтового туризму та визначення пріоритетів в їх досягненні; створення адекватної цим цілям структури діяльності (диверсифікація або спеціалізація, лізингова діяльність і т.д.); формування структури підприємства або її реструктуризація (науково-виробничі, виробничі та маркетингові структури); структуризація і (або) реструктуризація ринків;

2) механізм організації управління підприємств яхтового туризму, покликаний мобілізувати можливості впливу всієї системи механізмів управління різної природи на всі сторони діяльності підприємства і складається з організації стратегічного управління, для якого в силу нестабільності зовнішнього середовища підприємства характерні специфічні моделі програмного управління, і організації оперативного і поточного управління, якій властиве поєднання цільового та функціонального управління;

3) механізм корпоративного планування, в якому виділяються стратегічне і оперативне планування; формування стратегічних програм та розробка бізнес-планів з розвитку конкретного підприємства яхтового туризму;

4) організаційно-технічний механізм, до складу «стандартизацію продукції або послуги і організацію виробництва, що здійснюється в інтересах створення єдиної організаційно-технічної основи спеціалізації і кооперування виробництва, забезпечення його ритмічності, ефективності використання ресурсів, поліпшення умов і безпеки праці ; сертифікацію відповідності певному стандарту або технічним умовам, що здійснюються в інтересах добросовісної конкуренції та захисту споживача; ліцензування діяльності підприємств »;

5) інформаційний механізм, що дозволяє використовувати інформацію у якості специфічного ресурсу, який впливає на стимулювання розвитку

підприємств яхтового туризму, до якого відносяться механізм економічної інформації, що дозволяє формувати ефективну систему стратегій; механізм науково-технічної інформації, що забезпечує повноцінне використання світових досягнень; механізм нововведень, основою якого є інформація про радикальності нововведень і можливості його адаптації до конкретних умов розвитку підприємства; механізм маркетингової інформації, що дозволяє цілеспрямувати діяльність підприємства на досягнення успіху на ринках.

Створення мотиваційного механізму необхідно розглядати як упорядковану сукупність мотивів досягнення складної мети, основану на зацікавленості в досягненні максимальних економічних і соціальних результатів підприємницької діяльності [20]. Слід зазначити, що недостатньо сформувати систему цілей діяльності підприємств яхтового туризму, необхідно, щоб досягнення цих цілей стало найближчими і (або) віддаленими намірами менеджерів, трудових колективів і кожного працівника, що втягуються в процес досягнення цілей. Тільки в цьому випадку стає можливим зрушення мотивів на мету.

Мотиваційний механізм стимулювання розвитку підприємств яхтового туризму включає в себе:

1) механізм мотивації праці працівників підприємств яхтового туризму, який має цільову спрямованість на раціональне використання ресурсів, підвищення продуктивності праці, бездефектне виготовлення яхтової продукції та якісне надання туристських, чартерних і сервісних послуг.

2) мотиваційний механізм розвитку виробництва підприємств малотоннажного суднобудування і яхтових портів, спрямований на підвищення ефективності науково-технічного рівня виробництва, створення та освоєння нових видів продукції, що генеруються внутрішніми елементами виробничого процесу і зовнішнім середовищем; мотивів сприйняття нововведень виробничою системою; мотивів інженерно-технічної творчості учасників процесів технічного і виробничого розвитку;

3) мотиваційний механізм підприємництва, спрямований на досягнення успіху і виживання в конкуренції в найближчій і віддаленній перспективі на основі гнучких диверсифікованих реакцій на вимірювання зовнішнього середовища і здійснення безперервної мети нововведень у продукцію (послугу) і технологію;

4) мотиваційний механізм господарювання, заснований на максімізації доходу, оптимальний розподіл і найбільш вигідне використання на основі трансформації форм власності і демократизації управління підприємством, що складається з мотивів відповідальності за результати діяльності, за розвиток підприємства; мотивів активної участі в управлінні підприємства яхтового туризму і мотивів професійного зростання.

Таким чином, комплексний механізм стимулювання розвитку яхтового туризму включає сукупність взаємодіючих між собою механізмів, що формуються, як на державному рівні, так і на рівні окремого підприємства.

3.3. Вплив перспективних інфраструктурних об'єктів яхтеного туризму на соціально-економічний розвиток Одеської області

Існують внутрішні передумови розвитку промисловості яхтингу, морського та прибережного туризму, як «загальнотуристичні»:

-вигідне географічне та транспортне положення;

-сприятливий клімат (зокрема він більш м'який у період високого сезону ніж на Середземномор'ї);

-різноманітність природних ландшафтів – багатокілометрових пляжів та заповідних дельт найбільших річок Південної Європи;

-велика кількість оздоровчих ресурсів у поєднанні з діючими установами санаторної системи;

-цікава історична, археологічна, архітектурна та культурна спадщина;

-так і безпосередньо відносяться до розвитку яхтової та морської

туристичної сфери;

-помітний внутрішній попит на послуги яхтової промисловості та стоянкові місця для яхт і малих суден, що спирається на місцеві та морські та яхтові традиції;

-можливість використання та розвитку існуючих об'єктів Чорноморської портової круїзної інфраструктури;

-велика кількість місць потенційно придатних для економічного розміщення яхтових та круїзних гаваней.

Всього на береговій лінії Одеської області, включаючи береги моря, великих річок та лиманів визначено понад 30 точок перспективних для будівництва яхтових стоянок, бухт укриттів, причалів пасажирського сполучення та водно-спортивних об'єктів.

Найбільш перспективним з точки зору інженерних, гідрологічних та екологічних умов визнано розміщення яхтових гаваней в акваторіях причорноморських лиманів.

Розміщення яхтових стоянок та бухт укриттів у приморських лиманах дозволяє значно економити кошти на будівництво дорогих захисних споруд.

Будівництво судноплавних каналів, що жорстко з'єднують лимани з морем, сприяють екологічному оздоровленню лиманів із підвищенням біорізноманіття та біопродуктивності лиманських та прилеглих морських вод.

Судноплавне сполучення з морем та влаштування гаваней у приморських лиманах відповідає необхідності підвищення безпеки малого судноплавства, найважливішої складової розвитку прибережного морського туризму. При цьому плани будівництва в лиманах яхтових стоянок та влаштування бухт укриттів є взаємодоповнювальними рішеннями.

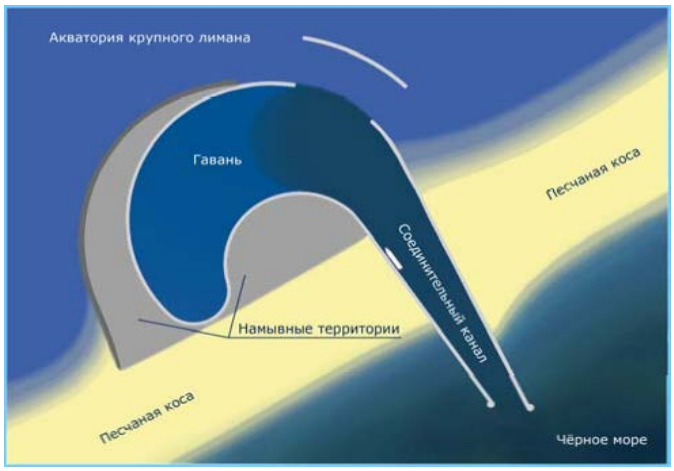

Рис 3.1. Схема яхтової стоянки для розміщення на косі лиманів Тузловської групи (Бурнас, Шагани, Алібей)

У невеликих лиманах, таких як Великий Аджаликський і Будацький характеристики хвилювання, що розвивається, дозволяють повністю уникнути будівництва дорогих хвилеломів необхідних в морських умовах.

Для великих лиманів Тузловської групи будівництво хвилеломів необхідне, воно значно дешевше ніж у морі через різницю в характеристиках хвилювання, що розвивається.

Стан і рівень розвитку інфраструктури сьогодні відіграє ключову роль у становленні галузі яхтового туризму в цілому. Відсутність розвиненої інфраструктури, або її низька якість, стримує можливості нарощування кількості власних та гостьових маломірних судів у регіоні. В силу відсутності яхтових портів і марин не розвивається технічний сервіс, зберігається дефіцит спеціалізованих площ для обслуговування суден, не забезпечується привабливістю комерційних структур, котрі займаються продажем супутніх товарів та послуг, знижуються перспективи організації та проведення російських та міжнародних вітрильних змагань та фестивалів.

У таблиці 3.2. представлено якісну оцінку впливу розвитку яхтової інфраструктури на економіку регіону.

Таблиця 3.2

Якісна оцінка впливу яхтової інфраструктури на соціально-економічний розвиток регіону

№	Напрямки впливу	Оцінка впливу
1	Динаміка кількості маломірних судів	Відсутність інфраструктури стримує придбання нових судів, поява інфраструктури – стимулює їх придбання (прямий вплив)
2	Спеціалізовані витрати судновласників (зберігання, постачання, ремонт та обслуговування суден)	Зростання доходів обслуговуючих фірм
3	Загальні витрати судновласників у регіоні	Збільшення витрати на продукти харчування, відвідування ресторанів, культурно-розважальних об'єктів, шопінг
4	Зайнятість населення	Створення нових робочих місць (на 100 нових стоянкових місць – 5-10 робочих місць)
5	Територія	Благоустрій, залучення до господарського обігу територій, що не використовуються, підвищення ефективності використання ділянок
6	Динаміка податкових надходжень	Експлуатація об'єкта яхтової інфраструктури забезпечує оподатковуваний дохід на рівні 100-500 тис. грн. на 1 місце стоянки
7	Інвестиції у будівництво яхтової інфраструктури	Обсяг інвестицій різниться залежно від величини та типу об'єкта, а також складності природно-кліматичних умов будівництва
8	Подійний туризм	Розвиток подійного туризму (морських фестивалів, змагань, рибних ринків, історичних реконструкцій тощо)
9	Формування загального туристичного потоку	Яхтові порти та марини стають «місцем тяжіння» для туристів різних напрямків

Джерело:[28]

Матеріал, представлений у таблиці 3.2, демонструє, що розвиток берегової яхтової інфраструктури здатне надати комплексне позитивне вплив економіку регіону. Створення та подальша експлуатація портової інфраструктури також може мати містоутворююче значення, що особливо важливо для соціально-економічного розвитку на рівні муніципальних утворень. Слід підкреслити, що розвиток яхтової інфраструктури, з одного боку, забезпечує швидкий, відчутний результат у вигляді появи нових об'єктів, що стимулюють розвиток яхтового туризму та збільшення туристичного

потоку, а з іншого – формує довгостроковий ефект, пов'язаний з утворенням водного кластеру та розвитком усієї туріндустрії.

Аналіз чорноморського узбережжя дозволив виявити ключові райони у розвиток мережі яхтової інфраструктури. У роботі проведено дослідження 30 прибережних територій. На цій основі визначено напрями їхньої інтеграції у процесі розвитку яхтової інфраструктури на береговій лінії Одеської області. Результати переведені у таблиці 3.3.

Таблиця 3.3

Очікуваний економічний ефект від розвитку яхтової інфраструктури на Одещині

№	Показники	Очікуваний ефект		
		Яхтові порти (марини)	**Яхтові стоянки (порти-притулку)**	**РАЗОМ**
1	Загальна кількість створюваних стоянкових місць, од.	1 350	700	2050
2	Витрати на придбання нових маломірних судів (не менше 70% від новостворених стоянкових місць), млрд. грн. (за середньої вартості судна 20,0 млн.грн.)	18,9 на придбання 945 суден	9,8 на придбання 490 суден	28,7
3	Спеціалізовані витрати судновласників (на рівні 10% від вартості судів), млн. грн. (на рік/за 10 років)	1890.0 / 18900.0	980,0/ 9800,0	2870.0 / 28700.0
4	Загальні видатки судновласників, млн. грн.	607,0	315,0	922,0
5	Зайнятість населення, од.: - прямі робочі місця - непрямі місця	 202 270	 105 300	 307 570
6	Динаміка податкових надходжень (6% з оподатковуваного обороту у розмірі 300 000 грн. на 1 місце стоянки), млн. грн.	24,3	12,6	36,9
7	Власне інвестиції у будівництво яхтової інфраструктури, млрд. грн.	1,417	0,735	2,152
8	Інвестиції у створення мережі із плавучих заправних комплексів, млн. грн.	175, 0	250,0	425,0

Дії щодо розвитку яхтової інфраструктури становлять інтерес для держави та бізнесу, що формує основу для використання інструменту кластерного розвитку.

Береги Чорного моря мають очевидні переваги перед іншими субрегіонами моря, проте віддача кожного об'єкта значно збільшується при створенні мережі яхтової та морської туристичної інфраструктури в масштабі Чорноморського узбережжя.

Це стосується не тільки інфраструктури круїзних ліній та регулярних прибережних пасажирських перевезень, розвиток яких, a priori, немислимий поза подібним підходом. Створення субрегіональних та Чорноморських мереж яхтової інфраструктури, не менш актуальне, адже її об'єкти будуть не так конкурувати між собою, як підтримувати один одного, створюючи як кільцевий чорноморський маршрут, так і т.зв. destination points для екіпажів яхт, що постійно або тимчасово базуються на сусідніх об'єктах. Мережа яхтових стоянок, що об'єднує субрегіони Чорноморського узбережжя, також найбільш приваблива просторова організація для надання яхт у короткочасну оренду (чартера), яка вже кілька десятиліть є одним з найпопулярніших видів послуг у галузі водного туризму.

Викладений системний підхід до створення яхтової інфраструктури зможе насправді залучити європейських яхтсменів, що звикли до високого рівня сервісу та щільності розташування яхтових стоянок, характерних для сусіднього середземноморського басейну, дозволить розраховувати на масове відвідування Чорного моря та забезпечити прибутковість кожної з чорноморських яхтен.

РОЗДІЛ 4
ОХОРОНА ПРАЦІ

4.1. Вимоги Міжнародної конвенції з охорони людського життя на морі 1974 р. (СОЛАС-74 / SOLAS) до обладнання пасажирських суден рятувальними шлюпками й плотами та черговими шлюпками. Забезпечення їх спуску та підйому й посадки в них людей.

До початку XX століття не існувало міжнародного законодавства стосовно донеодмінного постачання судів рятувальними засобами, загибель людей в морі вважалася інцидентом ординарним та навіть неминучим. Суднові шлюпки експлуатувалисяпереважно як засоби повідомлення з берегом.

На початку XX століття ряд чисельних катастроф привів до розробки в деяких країнах та, насамперед у Великобританії, особливих вимог щодо оснащення суден рятівними засобами. В подальшому вони послужили основою для створення міжнародного законодавства з охорони життя людей, що працюють на морі.

За вимогами SOLAS-74 і Правил Регістру, усі морські судна мають бути забезпечені рятівними засобами, до складу яких належать:

• рятувальні шлюпки (кількість міст на кожному борту має забезпечити посадку всього екіпажу);

• рятувальні плоти (загальна кількість для транспортних суден повинно дозволяти розмістити 100% екіпажу);

• рятувальні засоби індивідуального користування (чергові шлюпки, круги, жилети, гідротермокостюми, теплозахисні засоби).

Пасажирські судна, які здійснюють міжнародні рейси, згідно з правилом 21 Міжнародної конвенції з охорони людського життя на морі 1974 року (СОЛАС-74 / SOLAS) мусять мати на кожному борту судна частково або повністю закриті рятувальні шлюпки, загальною місткістю, достатньою для

розміщення не менше 50 % загального числа людей, що знаходяться на борту [42].

Адміністрація може допустити заміну рятувальних шлюпок рятувальними плотами однаковою загальною місткістю, якщо у всякому разі на кожному борту судна є вистачальна кількість рятувальних шлюпок для розміщення на них не менше 37,5% загального числа людей, які знаходяться на борту. Надувні або жорсткі рятувальні плоти мають обслуговуватися спусковими апаратами, рівномірно облаштованими по обох бортах судна.

Пасажирські судна, які здійснюють короткі міжнародні рейси та відповідають особливим вимогам до розподілу на відсіки, мусять мати частково або ретельно закриті рятувальні шлюпки, загальною місткістю, вистачальною для розміщення не менше 30% загальноїкількості людей на борту. Рятувальні шлюпки мають, наскільки це по суті можливо, рівномірно облаштовуватися по обох бортах судна.

Пасажирські судна валовою місткістю 500 рт. і більше мають мати не менш ніж одну чергову шлюпку на кожному борту судна. Посадка в чергову шлюпку повинна здійснюватися з позиції її установки протягом не більше 3 хвилин з миті подачі команди.

Посадочні пристрої встановлюються у кожного місця спуску рятівної шлюпки або рятівного плоту, або у двох поруч розташованих місцях спуску. Їх довжина має забезпечувати безпечну посадку в рятувальні засоби з палуби при мінімальній експлуатаційної осаді і крені судна не менше 15 ° на будь-який борт.

На пасажирських суднах пристрої, що забезпечують посадку в рятувальні шлюпки і плоти, згідно з правилом 23 Міжнародної конвенції з охорони людського життя на морі 1974 року (СОЛАС-74 / SOLAS) повинні бути такими, щоб посадка в усі рятувальні шлюпки та їх спуск могли проводитися або безпосередньо з місця їх установки, або з палуби посадки, проте не з обох цих місць. Місце розміщення шлюпок повинно забезпечити підготовку її до спуску не більше ніж за 5 хв., а посадку і спуск не більше ніж за 30 хв.. Місце збору і

місця посадки повинні бути з'єднані з командним пунктом двостороннім гучномовним зв'язком.

При залишенні судна необхідно: занурити в шлюпку додаткове постачання (теплі ковдри, переносну радіостанцію, аварійний радіобуй, суднові документи). Далі потрібно зробити посадку людей в шлюпку, закрити всі люки, відкрити вентиляційні отвори, відкрити паливний кран, запустити двигун згідно з інструкцією та застебнути прив'язні ремені. Використовуючи рукоятку дистанційного керування гальмом, потрібно регулювати швидкість спуску шлюпки. У момент торкання шлюпкою води, потрібно звільнити гаки шлюпталів і дати хід, перекладаючи кермо поступово від борта судна.

4.2.Правила техніки безпеки при спусканні шлюпок та плотів. Здійснення безпечної посадки пасажирів на рятувальні засоби

Операції з рятувальними засобами здійснюються відповідно до існуючого на судні розкладу, за яким весь екіпаж судна розподіляється по рятувальних шлюпках.

Необхідність спуску і підйому шлюпок може виникнути в аварійних випадках, часом в умовах важкої погоди, при крені судна. Тому чіткість, висока організованість і безпека при використанні рятувальних засобів на судні багато в чому залежать від рівня підготовленості кожного члена екіпажу [41].

Спуск і підйом шлюпок та плотів здійснюються з дозволу і під керівництвом вахтового помічника капітана. Він повинен переконатися в готовності їх до плавання та у постачанні необхідним майном, до якого відносяться засоби сигналізації, ліхтар, рятувальні засоби, паливо, вода, протипожежне майно, комплект інструментів для ремонту двигуна.

Перед включенням електродвигуна шлюпкової лебідки необхідно зняти рукоятку ручного привода. Якщо рятувальний засіб відходить за межі рейду чи гавані, то вахтовий помічник повинен перевірити наявність компаса, карти чи

схеми району, а також продовольства і води. Командир шлюпки перед її спуском повинен упевнитися в тому, що отвори в днищі закриті пробками, усі члени екіпажу шлюпки надягли рятувальні жилети чи нагрудники і одяг, що відповідає метеорологічним умовам.

Якщо шлюпка спускається під час руху судна або у свіжу погоду, то необхідно виконати наступні умови: фалінь повинен бути достатньо рознесений і закріплений; при спуску шлюпки на передньому ходу судна спочатку потрібно викласти кормові, а потім носові шлюпталі. Якщо судно має задній хід, шлюпталі викладаються у зворотному порядку, інакше шлюпку може розвернути і вдарити об борт судна.

Рятувальні плоти повинні безвідмовно і швидко відділятися від судна при скиданні за борт, а також при зануренні судна в воду. Жорсткі плоти з метою їх випробування не рідше 1 разу на рік спускають на воду і тримають на плаву протягом доби.Плоти повинні бути міцно пов'язані і мати необхідне обладнання (кермо, греби, причальний канат і ін.).

Під час пересування в особливо небезпечних місцях (перекати, швидкотоки і т.п.) плоти повинні спускатися на мотузках без пасажирів і вантажу.

Спуск людей на пліт або на робочу шлюпку і підйом з них на борт судна повинні здійснюватися по забортному трапу. Допускається спуск (підйом) по штормтрапу із застосуванням запобіжного пояса зі страхувальним канатом.Рятувальні шкентелі з мусингами повинні не рідше одного разу на чотири місяці оглядатися і не рідше одного разу на рік випробуватися відповідно до інструкції з проведення випробувань штормтрапів, рятувальних шкентелів з мусингами, запобіжних поясів і страхувальних кінців (див. додаток 5 ПТБ-75).

При підході до пристані під час прибою краще приставати кормою, утримуючи шлюпку на веслах. Біля місця підходу шлюпки до судна, вахтовий помічник капітана повинен виставити матроса, який подає кидальний кінець на шлюпку. При підході шлюпки до забортного трапа під час хвилювання моря

трап необхідно підняти настільки, щоб запобігти поломці трапа і рятувального засобу, а також травмуванню людей.

При необхідності перешвартовки плоту або робочої шлюпки, спостерігаючий повинен оповістити про це керівника робіт, який організовує перешвартовку, а також стежить за кріпленням швартових кінців на борт судна.

Перешвартування плоту або робочої шлюпки при відсутності на них людей може проводитися із застосуванням швартових механізмів; з людьми - тільки вручну, при цьому люди, що знаходяться на плоту або в робочій шлюпці, повинні сидіти на настилі плоту або на банках робочої шлюпки.

Правилами техніки безпеки під час плавання шлюпки та плоту заборонено стояти, сидіти на борту і транцевій дошці, ходити по банках, тримати руки на планширі при підході (відході) шлюпки до судна чи причалу, робити різкі рухи, сидіти, звісивши ноги за борт, пересідати з одного місця в інше, а також переміщатися без дозволу командира.

4.3. Особливості заходів боротьби з пожежею на пасажирських суднах

Виявлення пожежі на судні проводиться установкою в приміщеннях, недоступних для постійного спостереження та приладів автоматичної сигналізації в початок пожежі. На всіх пасажирських суднах організовується служба пожежного патрулювання таким чином, щоб будь-яке виникнення пожежі могло бути легко виявлено. У всіх приміщеннях для пасажирів і екіпажу повинні бути встановлені ручні пожежні сигнали, щоб дати можливість пожежним патрулям негайно сигналізувати на місток або пожежний пост про помічену пожежу.

Часті тренувальні навчання в різних частинах судна дозволять виробити ефективну тактику гасіння пожежі на даному судні і навчити екіпаж боротися з вогнем.

Поблизу аварійних виходів мають бути світлові табло із написом "Аварійний вихід" з живленням від аварійного джерела. На ходовому містку мають бути інструкціярозташування дверей приміщень спеціальної категорії [42].

На суднах, що приймають на борт нових пасажирів у проміжних портах, проводиться періодична радіоінформація про заходи та правила пожежної безпеки.

З пасажирами відпрацьовується повний комплекс дій з евакуації із судна, використання індивідуальних засобіввиживання та рятувальних засобів. З екіпажем судна щотижня проводяться навчання з гасіння умовних пожеж та евакуації людей.

Кожний командир аварійної партії судна, старший помічник капітана, старший механік, помічник капітана з пожежної частини та дозорні, помічник капітана з пасажирської частини та старші груп, які відповідають за евакуацію пасажирів, забезпечуються електроліхтарями, ультракороткохвильовими радіостанціями, що спроможні забезпечити радіозв'язок у суднових приміщеннях.

На судні організовується дозорна служба з метою перевірки наявності на штатних місцях засобів пожежогасіння, своєчасного виявлення загоряння або пожежі та інформування про них вахтового помічника капітана та (або) аварійних партій.

Судновласником розробляються маршрути пожежно дозорного обходу з улаштуванням контрольного приладу (штамп-годинники) в усіх протипожежних зонах і найбільш небезпечних місцях.

Під час тимчасового використання пасажирських суден під готелі на них повинна в повному складі (за штатом) функціонувати протипожежна служба (помічник капітана та пожежні матроси), повноцінна аварійна партія стоянкового розкладу та служба охорони порядку.

Гасіння пожежі в рубках і надбудови дуже нагадує гасіння пожежі в будинках. В цьому випадку можна здійснити атаку вогню з того ж самого рівня,

який має вогонь. Крім того, можна поставити ствольників (шлангових) і зверху і знизу палаючого приміщення, попередивши тим самим появу вогню вгорі і знизу. Знання воздухопровода вентиляції дозволить запобігти поширенню пожежі цим шляхом, а знання конструкції перегородок і бортової обшивки дозволить вжити заходів до локалізації вогню, а потім і атакувати його. На пасажирських суднах потрібна розстановка вогнестійких перегородок, базуючись на які можна вести боротьбу з великими пожежами.

Гасіння пожежі в приміщеннях нижче верхньої палуби вже більш обмежені, так як у вузьких коридорах будуть накопичуватися тепло і дим, які можуть не допустити ствольщика (шлангового) проникнути до палаючої каюти. У цьому випадку доводиться вдаватися до випуску диму і тепла. Ствольщик (шланговий) повинен пробувати осадити дим і знизити температуру розпорошеною струменем води. Може бути, що йому доведеться просуватися поповзом, маючи вигнутий стовбур. Коли він добереться до каюти, яка горить, найкраще двері не відкривати, а зробити внизу її отвір, в який і пустити струмінь води за допомогою ствола. Поява пару покаже, що вода потрапляє на вогнище пожежі. Таким прийомом буде знижена температура каюти і обложений дим. Після цього можна пробувати розкривати двері і виробляти збивання вогню безпосереднім впливом на нього.

На сучасних пасажирських судах обладнується спринклерна система гасіння пожежі. Ця система приводиться в дію автоматично і сильно допомагає тим, що гасить вогонь майже в самому його початку. Крім того, вона бере в облогу дим і знижує температуру, дозволяючи атакувати вогонь відразу в палаючому приміщенні.

Першим завданням команди, що виробляє гасіння пожежі, є порятунок людей і тварин. Цей обов'язок лежить на сокирників, яких повинні прикривати ствольників.

4.4. Вимоги до обладнання і пристроїв для збирання і обробки сміття та їх розміщення на судні

Сміття - це усі види харчових, побутових і експлуатаційних відходів (крім свіжої риби та її залишків), які утворюються в процесі нормальної експлуатації судна і підлягають постійному або періодичному видаленню.

На кожному судні повинні бути передбачені пристрої для збирання і зберігання сміття. Залежно від таких факторів, як тип судна, район плавання, чисельність екіпажа тощо, судна можуть обладнуватися інсинераторами і пристроями для обробки сміття [43].

Інсинератор - це установка для утилізації різних типів відходів шляхом високотемпературного контрольованого знешкодження з подальшим очищенням газів, що відходять.

Обладнання для збирання та обробки сміття, а також устаткування для його спалювання повинні розташовуватися ізольовано на штатних місцях і їх розташування не повинне призводити до забруднення суднових приміщень.

Продуктивність устаткування для обробки сміття чи його спалювання, а також загальна місткість обладнання для збирання сміття повинні розраховуватися, виходячи із добової норми його утворення, кількості екіпажу та пасажирів на борту і передбачуваного часу перебування судна у заборонених для скидання сміття районах моря.

Розрахункові норми накопичення сміття на одну людину за добу в куб.м становлять:

- сухе побутове сміття - 0,002куб.м
- харчові тверді відходи - 0,003куб.м.

Устаткування для переробки сміття повинне забезпечувати подрібнення його до часток у 25 мм. Устаткування для пресування сміття повинне забезпечувати зменшення його попереднього обсягу в 5 - 7 разів.

Обладнання для збирання сміття (сміттєпроводи) повинне виготовлятися з матеріалів, які дозволяють проводити миття та дезінфекцію, а також мати кришки, що щільно закриваються.

На суднах I та II категорій рекомендується передбачати устаткування для спалювання сміття. Конструкція та продуктивність його повинні відповідати вимогам Регістру.

Обладнання для збирання сміття може бути знімним (контейнери) і вбудованим безпосередньо в корпус судна. Конструкція його повинна відповідати вимогам Регістру і забезпечувати можливість миття та дезінфекції.

Контейнери повинні мати кришки, які щільно закриваються, та маркірування: "Для сміття", "Для харчових відходів". Маса контейнера, який переноситься вручну, разом зі вмістом, не повинна перевищувати 50 кг.

Для збирання відходів енергетичних устаткувань (ганчір'я та інше) слід передбачати спеціальні скрині, з подальшим спалюванням відходів або передачею на берег.

Знімні пристрої для збирання сміття повинні бути встановлені на відкритій палубі або в ізольованих від житлових і службових приміщень місцях, що мають вентиляцію.

Пристрої для пресування сміття повинні встановлюватися в приміщеннях, достатніх для зберігання сміття, що підлягає обробці, і здійснення технологічного процесу. Приміщення повинні прилягати до районів розташування господарсько-провізійних комор. Приміщення повинні бути обладнані засобами для обмивання прісною водою, комінгсами, шпігатами, достатньою вентиляцією, а також ручними або автоматичними протипожежними засобами.

Інсинератори можуть установлюватися в машинних або окремих приміщеннях. При розміщенні інсинератора в окремому приміщенні, повинні бути передбачені припливно-витяжна вентиляція, що забезпечує достатній приплив повітря, необхідний для роботи інсинератора; автоматична пожежна сигналізація відповідно до 4.2.1 частини VI «Протипожежний захист» Правил

класифікації та побудови морських суден та система пожежогасіння відповідно до п. 10 табл. 3.1.2.1 частини VI «Протипожежний захист» Правил класифікації та побудови морських суден.

ВИСНОВКИ

Україна, завдяки унікальному поєднанню кліматичних та геополітичних умов, є перспективним місцем для організації та розвитку яхтового туризму. Вихід у Чорне та Азовське моря, а далі дозволяє підтримувати взаємовигідні економічні та політичні відносини з сусідніми державами; а тривалий навігаційний період, оздоровчий, лікувальний, історико-культурний, емоційно-естетичний, ландшафтний потенціал України робить її привабливою як для вітчизняних, так і іноземних туристів. Крім рекреаційного та природно-кліматичного потенціалу регіон має потужний трудовий потенціал, що полягає у великій кількості кваліфікованих фахівців у різних галузях народного господарства, та наявністю значних мобілізаційних резервів відновлення матеріально-технічної бази, що є основою для розвитку пріоритетних для регіону галузей економіки.

З метою розвитку інфраструктури яхтового туризму в Україні необхідно:

− проведення інвентаризації існуючих акваторій, причалів маломірного флоту, берегоукріплювальних споруд та іншої інфраструктури з метою можливого їх подальшого використання для розвитку яхтового туризму;

− проведення інвентаризації земель, які можуть бути використані для розвитку берегових інфраструктурних об'єктів яхтового туризму з метою їх подальшого резервування;

− внесення на основі проведених вищевказаних інвентаризацій змін до планів економічного та соціального розвитку рекреаційних територій;

− необхідна розробка техніко-економічних обґрунтувань (бізнес-планів інвестиційних проектів) з метою пошуку та залучення інвестицій для будівництва об'єктів інфраструктури яхтового туризму;

− модернізувати та реконструювати існуючих причалів маломірних судів;

− сформувати перелік додаткових об'єктів для включення до створюваної мережі інфраструктурних об'єктів яхтового туризму в країні;

− здійснювати пошук та залучення інвесторів на конкурсній основі для здійснення модернізації, реконструкції та подальшої експлуатації об'єктів інфраструктури яхтового туризму;

− подальше розширення виробничої та ремонтної бази суднобудівних підприємств шляхом створення умов та розробки механізмів стимулювання подальшого зростання обсягів виробництва та ремонту яхт різного класу для створення флоту маломірних суден у Чорноморському регіоні;

− використання зарубіжного досвіду розвитку яхтового туризму та інфраструктури об'єктів у вигляді яхтових марин у частині:

а) запровадження гнучкої фіскальної політики через встановлення спеціальних податкових режимів та спрощення правил ведення підприємницької діяльності в галузі організації та забезпечення яхтового туризму, що дозволить розраховувати на залучення в даний сегмент туристичної індустрії інвестицій;

б) активізації розвитку вітчизняного яхтового туризму шляхом створення бази флоту спортивних та прогулянкових суден, а також їх будівництва;

в) початкової орієнтації на світові стандарти, що сприятиме впровадженню в область малого суднобудування сучасних технологій, наповненню вітчизняного ринку спортивних та прогулянкових суден якісною та конкурентоспроможною продукцією, а у середньостроковій перспективі – виходу на світовий ринок;

− здійснення інформаційної підтримки яхтового туризму шляхом:

а) створення єдиної системи інформаційного та довідкового обслуговування туристів та суб'єктів яхтового туризму, що включає створення єдиних порталів з базами даних за туристичними маршрутами та об'єктами інфраструктури яхтового туризму, розробленими інвестиційними проектами;

б) розробки та виготовлення карт, схем, довідників, буклетів з яхтового туризму в Україні;

− організація залучення інвестицій шляхом:

а) здійснення заходів щодо реалізації інвестиційних проектів з будівництва та модернізації інфраструктури яхтового туризму;

б) розширення міжнародного співробітництва у сфері яхтового туризму з метою подальшого збільшення кількості закордонних яхтових туристів;

− розвиток кадрового потенціалу шляхом вивчення ситуації та здійснення заходів щодо організації на базі діючих навчальних закладів усіх форм власності, розташованих в Україні, навчання спеціалістів різних спеціальностей, необхідних для роботи на маломірних судах та надання сервісних послуг на об'єктах інфраструктури яхтового туризму краю;

− удосконалення законодавства у сфері правового регулювання яхтового туризму шляхом ініціювання розробки та прийняття державної програми розвитку яхтового туризму в Україні;

− проведення аналізу законодавства та нормативно-правових актів, що регулюють питання у сфері яхтового туризму та підготовки пропозицій щодо їх удосконалення в частині правового регулювання плавання іноземних спортивних та прогулянкових суден шляхом:

а) допуску на внутрішні водні шляхи України цієї категорії судів;

б) уніфікації законодавства України та приведення його у відповідність до чинних міжнародних норм права;

в) законодавчого розмежування компетенції, повноважень та відповідальності органів виконавчої влади та недержавних суб'єктів у цій сфері;

г) сертифікації та стандартизації існуючої інфраструктури індустрії яхтового туризму;

д) внесення змін до ряду нормативно-правових документів щодо спрощення процедур в'їзного яхтового туризму, зняття обмежень на чартерний туризм для іноземних громадян, спрощення процедур отримання ліцензій на пасажироперевезення та оренду яхт, зниження мит на ввезення яхт та з інших питань;

е) прийняття нормативів, встановлених вимог до облаштування яхтових марин та стоянок.

Для розвитку яхтового туризму в Україні є передумови, які за правильних дій можуть перетворитися на великі переваги водних об'єктів, які зможуть посперечатися на українському рівні з іншими яхтовими центрами.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Цьохла С. Ю. Сутність соціально орієнтованої рекреаційної діяльності й проблеми її розвитку / С. Ю. Цьохла // Економіка та держава. – 2008. – № 1. – С. 21–23.

2. Зіма А. Г. Особливості та розвиток транспорту в туризмі: препринт / А. Г. Зіма, І. І. Лисицина - Х.: Вид. ХНЭУ, 2010. – 310 с.

3. Федорченко В. К. Словник-довідник туристських термінів / В. К. Федорченко, І. М. Мініч. – К.: Дніпро, 2000. – 156 с.

4. Аріон О. В. Організація транспортного обслуговування туристів: навч. посібник / О. В. Аріон– К.: Альтерпрес, 2008. – 192 с .

5. Brida J. G. Resident's attitudes and perceptions towards cruise tourism development: a case study of Cartage de Indias (Colombia)/ J. G. Brida, E. Riaco, S. Zapata Agurirre // Tourism and Hospitality Research. – 2011. – Vol. 11, № 3. – P. 187- 202.

6. Butler M. Worldwide Cruise Ship Activity / M. Butler. – Madrid: World Tourism Organization, 2003. – 216 p.

7. Camire D. Rule change could alter cruise industry / D. Camire // The Honolulu Advertiser. – 2008. - № 11. – P.1-2.

8. International tourism, number of arrivals [Електронний ресурс]. – Режим доступу до ресурсу: http://data.worldbank.org/indicator/ST.INT.ARVL

9. Михайлова Ю. В. Экономико-правовое регулирование туристической деятельности в Украине / Розвиток методів управління та господарювання на транспорті: зб. наук. праць. – Одеса, 2005. – Вип. 22. – С. 152-167.

10. Логунова Н. А. Тенденции развития европейского рынка круизной индустрии / Н. А. Логунова// Вісник Хмельницького національного університету. – 2012. – № 1. – С. 217-220.

11. Аксютин Л. Р. Организация морских перевозок. – Одесса: Ламстар. 2000. – 72 с.

12. Логунова Н. А. Развитие круизного судоходства как составной части круизного туризма / Н. А. Логунова // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2013. – № 43. – С. 89-94.

13. Логунова Н. А. Статистика ІІ: підручник / Н. А. Логунова. – К.: Кондор- Видавництво, 2013. – 372 с.

14. Яркіна Н. М. Статистика: навч. посібник / Н. М. Яркіна. – К: Університет «Україна», 2012. – 256 с.

15. И. А. Экономический механизм развития круизного судоходства Украины: монография / И. А. Голубкова. – НАН Украины, Ин-т пробл. рынка и экон.-экол. исслед. – Одесса: ИздатИнформ, 2011. – 323 с. - Бібліогр.: с. 302-322. - рус.

16. Голубкова И. А. Факторы и закономерности структуризации глобального круизного рынка / И. А. Голубкова // Вісник економіки транспорту і промисловості : зб. наук. праць. – Х.: УкрДАЗТ, 2010. – № 31. – С. 75-78.

17. World Commission on Environment and Development (1987), Our Common Future: Report of the World Commission on Environment and Development, Oxford University Press, Oxford and New York; [Електронний ресурс]. – Режим доступу до ресурсу: www.un-documents.net.

18. For further information, see: World Tourism Organization, World Travel & Tourism Council and Earth Council (1997), Agenda 21 for the Travel and Tourism Industry [Електронний ресурс]. – Режим доступу до ресурсу: www.e-unwto.org (12-02-2014).

19. Петрасов И. Концепция устойчивого развития применительно к мировому туризму

20. For further information see: Global Sustainable Tourism Council, [Електронний ресурс]. – Режим доступу до ресурсу: www.gstcouncil.org.

21. Концептуальная записка: COVID-19 и перестройка сектора туризма, август 2020. ООН – С. 2

22. UNWTO, “Transport-related CO2 emissions from the tourism

sector", [Електронний ресурс]. – Режим доступу до ресурсу: https://www.unwto.org/sustainable-development/tourism-emissions-climate-change.

23. UNWTO, "COVID-19 Tourism Recovery: Technical Assistance Recovery Package", 2020, [Електронний ресурс]. – Режим доступу до ресурсу: https://webunwto.s3.eu-west-1.amazonaws.com/s3fs-public/2020-05/COVID-19- Tourism-Recovery-TA-Package_8%20May-2020.pdf.

24. World Tourism Organization (UNWTO), World Tourism Barometer, vol. 18, No. 4, June 2020, Madrid, [Електронний ресурс]. – Режим доступу до ресурсу: https://doi.org/10.18111/wtobarometereng.

25. Наслідки пандемії: "кладовище" круїзних лайнерів в Туреччині, [Електронний ресурс]. – Режим доступу до ресурсу: http://fromua.news/article/10159072/kladbische-kruiznih-laynerov-v-turtsii-18-foto/

26. Wendy R London, « Economic Risk in the Cruise Sector », *Études caribéennes* [En línea], 18 | Avril 2011, Publicado el 15 abril 2011, consultado el 06 mayo 2021. [Електронний ресурс]. – Режим доступу до ресурсу: http://journals.openedition.org/etudescaribeennes/5134

27. Roehl, W. & D. Fesenmaier (1992). "Risk perceptions and pleasure travel: an exploratory analysis," *Journal of Travel Research*, vol. 30, n°4 : 17-26. [Електронний ресурс]. – Режим доступу до ресурсу: 10.1177/004728759203000403

28. British Airways (1994). "A life-cycle analysis of a holiday destination: Seychelles," *British Airways environment report 1994, no 41/94*, The UK Centre for Economic and Environmental Development (UK CEED), Cambridge.

29. Johnson, D. (2002). "Environmentally sustainable cruise tourism: a reality check", *Maritime policy*, 26(4): 261-270. [Електронний ресурс]. – Режим доступу до ресурсу: 10.1016/S0308-597X(02)00008-8

30. Petrick, J., X. Li and S-Y. Park (2007). "Cruise passengers' decision-making processes," *Journal of Travel & Tourism Marketing*, 23(1): 1-14. [Електронний ресурс]. – Режим доступу до ресурсу: 10.1300/J073v23n01_01

31. Marti, B. (1990). “Geography and the cruise ship port selection process”, *Maritime policy and management*, 17(3): 157-164, [Електронний ресурс].

– Режим доступу до ресурсу: http://www.tandfonline.com/doi/abs/10.1080/03088839000000023

32. Destination Victoria (2002). *Cruise ship strategy 2002-2005*, Department of Transport, Melbourne.

33. Tourism New Zealand (TourismNZ) (2008). *Cruising NZ – (1) 2007/2008 season review; (2) Current Issues & Recommendations*, Tourism NZ, Wellington.

34. Dwyer, L. & P. Forsyth (1998). “Economic significance of cruise tourism,”*Annals of Tourism Research,* 25(2): 393-415. [Електронний ресурс]. – Режим доступу до ресурсу: 10.1016/S0160-7383(97)00098-4

35. Douglas, N. & N. Douglas (2004). “Cruise ship passenger spending patterns in Pacific Island ports,” *The international journal of tourism research*, 6(4): 251-261. [Електронний ресурс]. – Режим доступу до ресурсу: 10.1002/jtr.486

36. Логунова Н. А. Инновационное развитие предприятия – вектор современной экономической политики государства / Н. А. Логунова, Н. А. Красовская // Экономика: проблемы теории и практики. – 2010. – Т. 56. – № 2. – С. 317–328.

37. Грачов В. І. Класифікація ризиків та управління ними / В. І. Грачов, Т. П. Корда // Фінанси України. – 2002. – № 10. – С. 56-60.

38. Логунова Н. А. Обоснование хозяйственных решений и оценка рисков: учебн. пособие / Н. А. Логунова, Л. В. Алексахина, Н. А. Красовская. – К: Кондор-Издательство, 2014. – 330 с.

39. Наливайченко С. П. Аналіз ризиків із застосуванням методів імітаційного моделювання у туристичній сфері економіці / С. П. Наливайченко // Экономика Крыма. - 2012. - № 2. - С. 55-58.

40. A. Gladen. 2020 in Review – How did the Maritime Industry respond to COVID-19, [Електронний ресурс]. – Режим доступу до ресурсу: https://ihsmarkit. com/research-analysis/2020-in-review--how-did-the-maritime-

industry-respond-to- covid.html

41. UNWTO, «Cultural Tourism & COVID-19», 2020. Retrieved from: https://www.unwto.org/cultural-tourism-covid-19 (accessed 14 January 2020).

42. Cruise Industry in Troubled Waters, [Електронний ресурс]. – Режим доступу до ресурсу: https://www.statista.com/chart/22530/cruise-line-revenue-amid-the-covid-19-pandemic/

43. Hellenic Shipping News Worldwide / Online Daily Newspaper on Hellenic and International Shipping, [Електронний ресурс]. – Режим доступу до ресурсу: https://www.hellenicshippingnews.com/the-cruise-industrys-covid-19-crisis-how- bad-is-it-really/

44. McCarthy J. The Cruise Industry and Port City Regeneration: The Case of Valletta/ J. McCarthy // European Planning Studies. 2003. – Vol.11, No.3.pp. 341-350.

45. Круизы в новой реальности. [Електронний ресурс]. Дата звернення 18.10.2020 – Режим доступу до ресурсу: https: //www. tourdom.ru/ hotline/ strategii- kompaniy/kruizy-v-novoy-realnosti

46. Международная ассоциация круизных линий (CLIA). [Електронний ресурс]. Дата обращения 11. 03. 2020. – Режим доступу до ресурсу: https://cruising. org/news-and-research/research/2018/ deDecember/2019-state-of- the- industry

47. ILO Global Summit: COVID 19 and the world of work. July 1-2 & 7-9, 2020. Virtual Meeting, [Електронний ресурс]. – Режим доступу до ресурсу: https://global-summit.ilo.org/

48. ILO, Sectoral Brief, The impact of COVID-19 on the tourism sector, May 2020

49. ILO Monitor, COVID-19 and the world of work. Third Edition, 29 April 2020, ILO and ILO, Sectoral Brief, The impact of COVID-19 on the tourism sector, May 2020.

50. Чепурда Л. М. Монографія / Чепурда Л. М. // Перспективи розвитку туризму в Україні та світі: Управління, Технології, Моделі., 2019 –

176 с.

51. Давиденко І.В. Сучасний стан реалізації круїзного потенціалу міста Одеси / І.В. Давиденко, [Електронний ресурс]. – Режим доступу до ресурсу: https://studfile.net/preview/8150874/https://revolution.allbest.ru/sport/00914531_0.html.

52. Мазоха К. А. Круїзний туризм: стаття/ К. А. Мазоха. — Київ: УДК 910.2., 2018. — 145–152 с.

53. Жихарева В. В. Теория и практика инвестиционной деятельности судоходных компаний: монография / В. В. Жихарева. - Одесса: ИПРЭЭИНАН Украины, 2010. - 475 с.

54. Статистичні дані по інвестиційних проектах – [Електронний ресурс]. Режим доступу до ресурсу: http://new.mtu.gov.ua/timeline/Analitika.html

55. Логунова Н. А. Влияние мирового финансового кризиса на уровень ВВП в Украине / Н. А. Логунова, Н. А. Красовская // матер. VI межд. науч.-практ. конф. [«Последние научные достижения – 2010»]. – София: «БялГРАД-БГ» ООД, 2010. – Т. 10. – С. 37-41

56. Туристичні потоки 2000-2013 рр. [Електронний ресурс] // Державний комітет статистики України [Електронний ресурс]. - Режим доступу до ресурсу: http://ukrstat.gov.ua

57. Офіційний сайт АМПУ – Адміністрації морських портів України – [Електронний ресурс]. – Режим доступу до ресурсу: http://www.uspa.gov.ua/pro-pidpriemstvo/yakist/233-ukrainskij/prave-menyu/turizm/krujiznij-turizm

58. https://niss.gov.ua/en/node/1084 - Офіційний сайт «Національного інституту стратегічних досліджень»

59. Дмитриева А. Круизные перспективы Одессы /А. Дмитриева // Порты Украины. – 2005. – №6. – С. 33.

АНОТАЦІЯ

У кваліфікаційній роботі бакалавра на тему «Перспективи розвитку яхтеного туризму в українському сегменті Чорного моря» розглянуто актуальну проблему дослідження та вивчення перспектив розвитку яхтеного туризму, впливаючих на світову яхтингову індустрію та економіку в цілому.

Метою дипломної роботи є доскональне визначення та обґрунтування перспективи розвитку яхтеного туризму в українському сегменті Чорного моря та альтернатив його подальшого розвитку.

В першому розділі викладено основні поняття, тенденції, теоретичні аспекти, сучасний стан, державне регулювання та рекомендації щодо розвитку яхтеного туризму.

У другому розділі проаналізовані світові тенденції розвитку технологій яхтенгу у різних країнах світу порівнюючи її з кризовим часом, досліджено проблеми розвитку яхтового туризму в Україні.

У третьому розділі проаналізовано стан яхтеного туризму у Чорноморському регіоні. Виявлені причини та чинники, що стримують розвиток яхтеного туризму в Україні.

У четвертому розділі розглянуті теоретичні основи охорони праці та безпеки життєдіяльності на морі, а саме: вимоги до обладнання пасажирських суден рятувальними шлюпками, правила техніки безпеки при спусканні шлюпок та плотів, заходи боротьби з пожежею на пасажирських суднах та вимоги до обладнання і пристроїв для збирання і обробки сміття та їх розміщення на судні.

Ключові слова: яхтове судноплавство, яхтений туризм, пасажиропотік, перспективи розвтку.

ANOTATION

The qualification work of a bachelor on the topic "Prospects for the development of yachting tourism in the Ukrainian segment of the Black Sea" looked at the actual problem of further development and the development of prospects for the development of yachting tourism, which contribute to the world's yachting industry and the economy as a whole.

The purpose of the thesis work is to thoroughly define the prospects for the development of yacht tourism in the Ukrainian segment of the Black Sea and alternatives to further development.

In the first section, the main concepts, trends, theoretical aspects, current state, state regulation and recommendations for the development of yacht tourism were presented.

Another branch analyzed world trends in the development of yachting technologies in different countries of the world in times of crisis, the problem of development of yacht tourism in Ukraine was solved.

The third branch analyzed the camp of yacht tourism in the Chornomorsk region. The reasons of those officials who are streaming the development of yacht tourism in Ukraine have been revealed.

In the fourth division, the theoretical foundations of the protection of practice and the safety of life on the sea, and itself: in order to possess passenger ships with boats, the rules of safety technique when launching boats and rafts, come to fight with fire on passenger ships obrobki smitya that їx placement on the ship.

Key words: yacht navigation, yacht tourism, passengers, prospects for development.