

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ ФІЗИЧНОГО ВИХОВАННЯ І СПОРТУ УКРАЇНИ
КАФЕДРА ТУРИЗМУ

КВАЛІФІКАЦІЙНА РОБОТА

на здобуття освітнього ступеня магістра за спеціальністю 242 Туризм,
освітньою програмою «Туристично-екскурсійне обслуговування»

на тему: «ІСТОРИЯ РОЗВИТКУ ВІТРИЛЬНОГО ТУРИЗМУ В УКРАЇНІ»

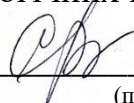
здобувача вищої освіти
першого (бакалаврського) рівня
Сиськової Софії Миколаївни

Науковий керівник: Антонишин А.П.
кандидат історичних наук, доцент

Рецензент: Захарін С.В.
доктор економічних наук, професор

Рекомендовано до захисту на засіданні
кафедри (протокол № 11 від 05.05.2023 р.)

Завідувач кафедри: Бабушко С. Р.
доктор педагогічних наук, професор



(підпис)

Київ – 2023

АНОТАЦІЯ.

Сиськова С.М. Історія розвитку вітрильного туризму в Україні. – Рукопис.

Випускна кваліфікаційна робота за спеціальністю 242 Туризм, спеціалізації «Туристично-екскурсійне обслуговування». – Національний університет фізичного виховання і спорту України, Київ. 2023.

Випускну кваліфікаційну роботу присвячено висвітленню історії розвитку вітрильного туризму в Україні. Визначено сутність поняття вітрильного туризму та його класифікація, з'ясовано особливості організації та проведення вітрильного туризму. Проаналізовано сучасний стан розвитку вітрильного туризму та характеристики ресурсного та інфраструктурного потенціалу України для забезпечення вітрильного туризму та порівняльну характеристику розвитку вітрильного туризму в різних регіонах України

Окреслено проблемні аспекти та перспективи розвитку вітрильного туризму в країні

Ключові слова: вітрильний туризм, вітрильні джерела, інфраструктура.

ANNOTATION

Syskova S. M. History of sailing tourism development in Ukraine. - Manuscript.

Graduation qualification work on specialty 242 Tourism, specialization "Tourist and Excursion Service". - National University of Physical Education and Sports of Ukraine, Kyiv. 2023.

The final qualification work is devoted to covering the history of sailing tourism development in Ukraine. The essence of the concept of sailing tourism and its classification is determined; the features of organizing and conducting sailing tourism are clarified. The article analyzes the current state of development of sailing tourism and the characteristics of the resource and infrastructure potential of Ukraine for ensuring sailing tourism and the comparative characteristics of the development of sailing tourism in different regions of Ukraine

Problematic aspects and prospects for the development of sailing tourism in the country are outlined

Keywords: sailing tourism, sailing Springs, infrastructure.

ЗМІСТ

ВСТУП.....	4
РОЗДІЛ 1.....	8
ТЕОРЕТИКО-МЕТОДОЛОГІЧНІ ОСНОВИ ДОСЛІДЖЕННЯ	
ВІТРИЛЬНОГО ТУРИЗМУ.....	8
1.1. Поняття вітрильного туризму та його класифікація	8
1.2. Історичні аспекти розвитку вітрильного туризму в Україні	13
1.3. Вітрильний туризм: особливості організації та проведення	16
РОЗДІЛ 2. СУЧАСНИЙ СТАН РОЗВИТКУ ВІТРИЛЬНОГО ТУРИЗМУ В	
УКРАЇНІ.....	29
2.1. Аналіз сучасного стану розвитку вітрильного туризму	29
2.2. Характеристика ресурсного та інфраструктурного потенціалу	
України для забезпечення вітрильного туризму.....	43
2.3. Порівняльна характеристика розвитку вітрильного туризму в різних	
регіонах України.....	47
РОЗДІЛ 3. ПЕРСПЕКТИВНІ НАПРЯМИ РОЗВИТКУ ВІТРИЛЬНОГО	
ТУРИЗМУ В УКРАЇНІ.....	57
3.1. Проблемні аспекти розвитку вітрильного туризму на теренах	
України	57
3.2. Перспективи становлення вітрильного туризму в країні	62
ВИСНОВКИ	69
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ	73
ДОДАТКИ	

ВСТУП

Відпустка під вітрилом становить значну частину зростання блакитної економіки в Європі та в усьому світі. Через світову фінансову кризу кількість власників яхт скоротилася, але попит на такі товари для відпочинку залишився стабільним, тому профіль яхтсменів зміщується в бік молодших і менш досвідчених споживачів, які віддають перевагу чартерним човнам, а не власним. Оренда човна пропонує більшу гнучкість для дослідження різних регіонів з року в рік, але це означає, що на планування маршруту потрібно витратити значно більше часу, оскільки місцевий досвід відсутній.

Водні ресурси задіяні в різних сферах діяльності людини, в тому числі і в туризмі. Вітрильний туризм є однією з течій спортивного туризму, особливістю якої є пересування по воді на плавальних засобах. Подо-рожі по воді можуть мати відтінок екстремального, рекреаційного, пізнавального, спортивного туризму і задовольняти різні потреби туристів. Водний туризм має значне поширення в усьому світі.

Повідомляється, що яхтовий туризм і, відповідно, фаза його планування переважно базуються на широкому наборі навичок, які розвиваються лише завдяки досвіду, такому як знайомство з новими областями та викликами, обговорення з іншими моряками. Такі навички можна доповнити або навіть розвинути за допомогою ІТ (наприклад, ознайомлення з досвідом інших моряків і отримання рекомендацій з онлайн-дискусійних форумів), хоча Ferrer-Rosell et al. виявили, що використання Інтернету перед поїздкою для планування не корелює із задоволенням від поїздки. Хоча існує низка додатків для підтримки досвіду оренди човнів, таких як системи онлайн-бронювання човнів і місць для причалів або різні інформаційні веб-сайти, використання таких інструментів на етапі планування маршруту вітрильної подорожі залишається незрозумілим з точки зору літератури.

Нам не вдалося знайти будь-яку літературу, яка б досліджувала поведінку туристів під час планування відпустки під вітрилом, однак

неофіційні дані в опублікованих статтях, пов'язаних з туризмом, свідчать про те, що планування спирається на поради від чартерної компанії або капітана (якщо такий є) заброньовано) та особисте дослідження, засноване на інформації в Інтернеті, такий як, наприклад, основні поради щодо вітрильного спорту, приклади маршрутів та досвід подорожей від інших туристів.

Яхтинг в Україні вже давно не тільки морська справа. Річка Дніпро також є ідеальним місцем для розвитку вітрильного та екотуризму. Сьогодні на Дніпрі працюють численні яхт-клуби, вітрильні школи, традиційні щорічні регати.

Тенденція до яхтингу, або вітрильного спорту, в Україні почалася в другій половині XIX століття, коли в Києві, Херсоні, Одесі та Миколаєві були засновані перші яхт-клуби. Спочатку це був виключно аристократичний вид спорту, але після Жовтневої революції та встановлення радянської влади всі ці розкішні яхти були реквізовані.

Вітрильний спорт став мейнстрімом у 1960-х роках. Він розвивався водночас як олімпійський вид спорту (українські яхтсмени єдині з колишніх радянських республік вигравали золото та бронзу на Олімпійських іграх) і як хобі для деяких ентузіастів, а згодом, бізнес уже в незалежній Україні.

Розвиток вітрильного туризму на Дніпрі також сприяє розвитку екологічно свідомого туризму, де річка та природа на її берегах є основними природними ресурсами, які цікаві для вивчення та важливі для збереження. Про це, а також про історію та сучасність українського яхтингу розповідають герої цієї історії.

Проблеми розвитку туризму в Україні з початку XXI ст. досліджували Я. Б. Олійник [7], В.І.Гетьман [2], Ю.В.Зінько та О. М. Шевчук [4], В. В. Смаль та І.В.Смаль [9] та інші вчені. Методологія й методика вивчення рекреаційно-туристських ресурсів і здійснення рекреаційно-географічного районування висвітлені в монографії О.О.Бейдика [1]. Проблему забезпеченості України туристичними ресурсами розкрито в роботі О.О.Любіцевої [5]. Питання туристичного краєзнавства порушено в

публікації Е.В.Панкової [8]. Туристично-ресурсний потенціал регіонів України проаналізовано О. В. Тімець і С. В. Совгірою [10]. Втім, у їхніх працях не акцентовано на темі водного туризму, що й визначає обрану проблематику дослідження, частково висвітлену в одній із попередніх публікацій [12].

Мета дослідження є: виявлення оптимальних напрямів розвитку вітрильного туризму; визначення шляхів забезпечення максимального використання рекреаційно-ресурсного потенціалу вітрильного туризму України.

Досягнення поставленої мети потребує вирішення таких завдань:

- дослідити поняття вітрильного туризму та його класифікація;
- розглянути особливості організації та проведення вітрильного туризму;
- проаналізувати сучасний стан розвитку вітрильного туризму;
- дослідити характеристику ресурсного та інфраструктурного потенціалу України для забезпечення вітрильного туризму;
- виявити проблемні аспекти та перспективи розвитку вітрильного туризму на теренах України;
- запропонувати перспективи розвитку вітрильного туризму в країні.

Об'єктом дослідження є історія розвитку вітрильного туризму в Україні.

Предмет дослідження – проблеми та перспективи розвитку вітрильного туризму в Україні.

Методи дослідження. У кваліфікаційній роботі застосовані теоретичні методи дослідження, які допомогли розкрити основні закономірності та явища є вітрильного туризму, методи аналізу та порівняння характеристик вітрильного туризму для визначення переваг та значущості, методи статистичного спостереження, абстрагування, аналогії, розрахунково-конструктивний. Для дослідження використовувались такі

інформаційні джерела як навчальні посібники, наукові статті, матеріали наукових конференцій, законодавчі акти.

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

РОЗДІЛ 1

ТЕОРЕТИКО-МЕТОДОЛОГІЧНІ ОСНОВИ ДОСЛІДЖЕННЯ ВІТРИЛЬНОГО ТУРИЗМУ

1.1. Поняття вітрильного туризму та його класифікація

Спортивний туризм являється складовою сучасного туризму.

Вітрильний туризм відрізняється від інших видів відпочинку на природі і туризму складністю чинників, що впливають на нього, і характерними особливостями вітрильних туристів. Вітрильний туризм є частиною морського туризму, який визначається як багатофункціональна туристична діяльність з вираженим морським компонентом. Існують різні тлумачення поняття «вітрильний туризм». Нижче наведені визначення з різних джерел (табл.1.1).

Таблиця 1.1

Підходи визначення дефініції вітрильного туризму

№	Автори	Визначення
1.	Інтернет - джерело	Під вітрильним туризмом розуміється будь-який відпочинок, основною метою якого є поплавати або навчитися плавати під вітрилами.
2.	М. Фоміна	Вітрильний туризм передбачає тимчасові виїзди туриста за межі постійного місця проживання з метою короткострокової подорожі, протягом якої засобом пересування й основним місцем ночівель є вітрильна яхта, що перебуває у власності або взяте в оренду.
3.	О.Колотуха	Вітрильний туризм є формою активного відпочинку, під час якого туристи подорожують водними шляхами на спеціальних катамаранах з вітрилами. Цей вид туризму дозволяє людям відчути адреналін та насолодитися природними красами, прокладаючи свої маршрути через водні простори.
4.	О. Дмитрук, Ю. Щур	Вітрильний туризм – подорожі на судах під вітрилом по морю або акваторій великих озер.
5.	Ф.Сарі, Ч. Булут, І. Пірнар	Вітрильний туризм можна визначити як форму туризму особливих інтересів (SIT), що передбачає використання вітрильників для спорту або відпочинку.
6.	І. Руднєв	Вітрильний туризм – це вид спорту, що поєднує елементи парусного спорту, звичайного туризму і туризму екстремального.
7.	Luković	Вітрильний туризм є частиною морського туризму, який визначається як багатофункціональна туристична діяльність з вираженим морським компонентом.
8.	Rhoden & Kaaristo,	Вітрильний туризм передбачає навігацію, пересування по воді та з водою, перебування туристів на власних або зафрахтованих суднах, а також різноманітні морські заходи та розваги

9.	Scottish Enterprise	Вітрильний туризм – це діяльність, пов’язана з відпочинком та вітрильними судами, які зазвичай стоять на причалах і в місцях, пов’язаних з морем.
----	---------------------	---

Джерело: створено автором за

Разом з тим, в інших джерелах вітрильний туризм визначають як вид туризму для ініціативних людей, які заради досягнення власних інтересів готові працювати за рахунок своїх сил та коштів. Серед різних видів туризму є такі, заняття які ставлять своїм головним завданням не перемогу над іншими людьми і навіть не вдосконалення своїх фізичних навичок, а близьке спілкування зі стихіями природних сил. До таких видів спорту належить вітрильний туризм.

На нашу думку, вітрильний туризм можна визначити як водний вид туризму у сфері фізичної рекреації, який здійснюється на вітрильних човнах, що є засобами для морського туризму на водних просторах як спортивно-оздоровчої туристичної діяльності. Тобто у більш широкому сенсі включає в себе плавання на човнах за певним маршрутом з бажанням пізнати себе з такими цілями, як спорт, пошук пригод, виклик, фізичне, психічне та духовне розслаблення, розваги, близькість до природи.

Розвитку вітрильного туризму значною мірою сприяли вітрильні перегони на близькі дистанції та ралі. На змаганнях, де всі човни знаходяться в однакових умовах, можна об’єктивно оцінити ступінь технічної досконалості і порівняти ефективність конструкцій та нових технічних розробок.

На початку розвитку вітрильного туризму всі плавучі засоби брали участь у перегонах одразу, незалежно від їх класу та району плавання, тоді як сьогодні човни, що змагаються, поділяються на групи відповідно до класифікації:

Байдарка. Перший плавальний засіб, оснащений вітрилами. Завдяки експериментам з каное були виявлені характеристики малих вітрильників, відпрацьовані основні технічні рішення та випробувані різні типи вітрил. До цих пір вітрильна байдарка не втратила своєї популярності.

Яхта. Слово має голландське походження і означає «вести, слідувати». Яхта – це катер водотоннажністю до 3 000 кг, яке використовується для спорту і туризму. Існує 3 типи яхт: вітрильні, гребні та моторні. Це найпопулярніший човен у туризмі.

Ял. Це короткий і широкий човен з вітрилами та веслами. Він може бути оснащений 2, 4, 6 або 8 веслами відповідно і поділяється на 2, 4, 6 і 8-місні яли.

Ял був сконструйований наприкінці XV ст. і використовувався для пересування між берегом і кораблем, рятувальних операцій, перевезення вантажів і буксирування. У вітрильному туризмі з'явився у XIX ст. Їх вітрила мають реї та одну щоглу. Двомісний ял не має вітрил. Окрім туризму, ці човни також використовуються для веслування.

Назва «вітрильний туризм» говорить сама за себе – це подорож під вітрилами. Останнє використовується як основний або допоміжний двигун при попутному вітрі. Основні вимоги до вітрил – простота, зручність і безпека.

Існує 3 типи вітрила:

Прямий. Такі вітрила встановлюють уздовж човна й кріплять до рейок - горизонтальних балок на щоглі. Зазвичай їх роблять прямокутними або трапецієподібними. Щоб ними керувати, потрібно розгортати реї. Поєднавши кілька плоских вітрил, можна отримати велику площу. Ця особливість зробила таке вітрило дуже поширеним. На кожні 5 м² вітрила потрібен член екіпажу, щоб ним керувати.

Спринтовий. Це вітрило отримало свою назву завдяки наявності спеціальної деталі, що кріпиться до щогли – спринта. Його завдання – утримувати верхній кут вітрила.

Рейковий. Названа так тому, що конструкція має рей – тонку жердину, закріплену на щоглі. Один більш короткий і товстий кінець спрямований вниз, а інший тонкий і довгий – вгору. Рейка підходить для кріплення вітрил різної форми.

Величина вітрила залежить від розміру плавучого засобу:

1. На байдарки встановлюється вітрило площею до 2 м², при цьому висота щогли - 2,5 м.
2. Для 3-х місцевих човнів необхідне вітрило 2,5 м², а щогла висотою 3 м.
3. На 5-місні човни ставлять вітрила площею 3 м², щогла має мати висоту 3,5 м.

Тому розрізняють декілька підвидів вітрильного туризму, які прямо залежать від вибору плавучого засобу та вітрил (1.1).

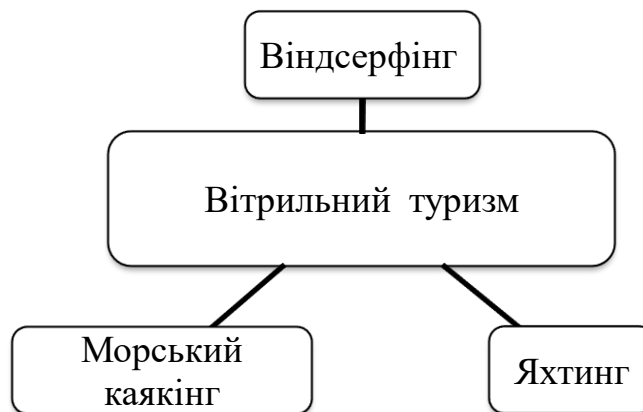


Рис. 1.1. Підвиди вітрильного туризму

Яхтинг є одним з підвидів вітрильного туризму, який включає в себе подорожі та плавання під вітрилом на морі або внутрішніх акваторіях на комфортабельних яхтах. Яхта виступає не лише засобом транспорту, але й місцем для розміщення туристів.

Віндсерфінг, з свого боку, є захоплюючим видом вітрильного спорту та водних розваг. Основним елементом є управління легкою дошкою невеликого розміру, на яку встановлене вітрило. Віндсерфінговий спортивний прилад складається з обтічної дошки, щогли, вітрила та системи керування вітрилом. Цей вид спорту дозволяє рухатися по воді за допомогою вітру, і його можна займатися при будь-якій силі вітру. Досвідчені віндсерфери майстерно володіють технікою руху на хвилях та виконують складні акробатичні трюки.

На сьогоднішній день віндсерфінг став не тільки спортивним видом, але й популярною розвагою для широкого загалу, який вибирає активний відпочинок на воді.

Морський каякінг – це підвид вітрильного туризму, який використовує тип каное або каяка, зазвичай вітрильного, як засіб пересування, пристосований для подорожей відкритими водними просторами.

Морські байдарки призначені для тривалих подорожей у віддалених і малонаселених районах, а також для коротких подорожей по озерах і в прибережних районах морів і океанів. Морські байдарки відрізняються від своїх сплавних аналогів насамперед своїми параметрами – вони значно довші, також відрізняються більшою швидкістю, меншою маневреністю, кращою остійністю і більшою місткістю. Цей вид активного туризму стає все більш популярним на Заході.

Слід зазначити, що існують й різні види вітрильних змагань:

1. Перегони флоту – гонка, в якій одночасно беруть участь усі яхти, що змагаються між собою (класні перегони, гонки з гандикапом):

– класними називають гонки флоту, в яких місця яхт визначають за фактичним порядком їхнього приходу на фініш;

– гонки з гандикапом – це гонки флоту, у яких місця яхт визначають за їх виправленими часами проходження дистанції відповідно до прийнятої на змаганнях системою гандикапу обміру.

2. Перегони спеціального виду (матчеві перегони, командні перегони, перегони з пересадкою екіпажів, перегони радіокерованих яхт, змагання з віндсерфінгу).

3. Крейсерні гонки – гонки флоту, що проводяться віддалено від берега на значні відстані (довжина дистанції понад 30 морських миль) у денний та нічний час.

Також потрібно відзначити, що вітрильний туризм – це також вид туризму з відносно низьким негативним впливом на навколишнє середовище. Він генерує незначну кількість забруднення повітря і не є джерелом шуму. Це

одна з екологічно визнаних форм туризму, яка дозволяє безпечно відпочивати та відновлювати психічне і фізичне здоров'я в природних цінностях. У цьому контексті вітрильний туризм можна вважати прикладом екологічного туризму.

Беручи до уваги мотиви вітрильного туризму, такі як відірваність від інших людей і близькість до природи (саме природо-орієнтованість є однією з найбільш очевидних характеристик екологічного туризму) [], слід визнати, що вітрильний туризм також має ці риси. Його розвиток можна вважати вигідним з точки зору соціального інтересу (покращення психологічного стану під час пандемії шляхом відпочинку на свіжому повітрі), а також екологічним. Завдяки своїй екологічності, він також є формою сталого туризму, який надає багато цікавих вражень завдяки спілкуванню з природою та повазі до природних і ландшафтних цінностей.

Таким чином, вітрильний туризм - подорожі на легких розбірних човнах прибережними маршрутами й внутрішніми водоймам. При цьому учасники вітрильного туристичного походу не є пасажирами, кожен із них виконує певні обов'язки в екіпажі вітрильника та життєзабезпечення групи.

1.2. Історичні аспекти розвитку вітрильного туризму в Україні

Історія людства свідчить, що люди використовували вітер на воді з давніх часів. Вітрильний спорт в Україні розпочався у другій половині XIX ст. зі створенням перших яхт-клубів у Києві, Херсоні, Одесі та Миколаєві.

Наприкінці 80-х років лейтенант Чорноморського флоту Є. Голіков запропонував створити яхт-клуб у Миколаєві для організації тренувань і змагань з вітрильного спорту. За заслуги перед морською галуззю Євген Миколайович був призначений ад'ютантом Головнокомандувача Чорноморського флоту і портів. За сприяння головнокомандувача у 1887 р. Є. Голіков заснував у Миколаєві перший в Україні яхт-клуб. У травні 1889 р. були організовані перші вітрильні перегони для чотирьох і двох осіб. Інтерес

до яхт-клубу почав зростати. У 1894 році яхт-клуб налічував 143 члени. На загальних зборах вирішили побудувати будівлю яхт-клубу в стилі італійського ренесансу на березі Бузького лиману в районі Спаського. Яхт-клуб був побудований за проектом відомого яхтсмена і архітектора Л. Роде. Урочисте відкриття його відбулося в 1904 році, і в ньому проводилися вітрильні змагання між вітрильниками з Миколаєва, Одеси та Херсона.

Вітрильний спорт став популярним у 1960-х р. Він розвивався одночасно як олімпійський вид спорту (українські яхтсмени були єдиними спортсменами серед колишніх радянських республік, які завоювали золоту та бронзову медалі на Олімпійських іграх) і як хобі для окремих ентузіастів, а згодом – як бізнес у незалежній Україні. Поступово відкривалися нові яхт-клуби, приватні вітрильні школи набирали учнів, а майстерні з виготовлення яхтових вітрил отримували замовлення.

Як організоване явище вітрильний туризм сформувався в 70-ті роки минулого століття. Жителі великих міст, віддалених від «великої води», які не мають можливості потрапити в елітні відомчі яхт-клуби, почали проектувати і будувати яхти. Яхти, які могли зберігатись у міській малогабаритній квартирі.

У 1980-і р. вітрильний туризм було визнано самостійним видом спортивного туризму. У пост перебудовані часи (1986 – 1994) самодіяльний туризм занепав, оскільки людям було не до подорожей та змагань. Вітрильний туризм на загальному тлі продовжував триматися на плаву, хоч старі човни занепадали, а нові не будувалися.

Після здобуття Україною незалежності було створено Український вітрильний союз, який у 1997 р. було реорганізовано у Федерацію вітрильного спорту України та зареєстровано в Міжнародній федерації вітрильного спорту. У 1996 році Україна вперше взяла участь в Олімпійських іграх як незалежна команда. Тоді два українські екіпажі отримали медалі: Є. Браславець та І. Матвієнко – золоті, а Р. Таран і А. Пахольчик – бронзові. Ніхто з колишніх

республік СРСР не завойовував найвищі нагороди Олімпіади в цьому виді спорту. Україна ж змогла це зробити.

З 2 лютого 2001 року у Мін'юсті України отримала реєстрацію Федерація спортивного туризму України. Донецька обласна федерація спортивного туризму право на життя набула на півроку раніше 22 вересня 2000 року. При ній офіційно почала працювати вітрильна комісія, головою якої до 2006 року був І. Кригін, нині О. Єременко.

З 2001 року змагання з техніки вітрильного туризму стали легітимними. ФСТУ організовує Національні змагання – «Кубок України», «Чемпіонат України», а також силами обласних федерація «Кубок Тарасенко» (Харківська ОФСТ) та «Кубок Коломійця» (Черкаська ОФСТ). У Донецьку проводяться «Кубок Донецька» та «Чемпіонат Донецька», у Луганській області – «Кубок Лутугіно», на Старобешівській ДРЕС - аматорські зустрічі.

Відтепер призери національних змагань, а також «Кубка Донбасу» здобувають звання та розряди. За п'ять років 47 осіб виконали норматив першого розряду, з них до 2006 року – вже 13 кандидатів у майстри спорту.

В теперішній час «Кубок України» залишається найпотужнішою рогатою України серед розбірного вітрильного туристичного флоту, збираючи десятки вимпелів із Києва, Боярки, Житомира, Полтави, Черкас, Харкова, Краматорська, Нового Світу, Червоного Лиманна та інших міст країни. Кількість спортсменів (екіпажів вітрильних човнів) від регіону не обмежена. 24 серпня 2020 року відбулися вітрильні перегони «День Незалежності», змагання між круїзними та гоночними яхтами (затока «Собаче гирло» та яхт-клуб «Riviera Rivrside Marina»).

Яхтинг є одним з підвидів вітрильного туризму, який включає в себе подорожі та плавання під вітрилом на морі або внутрішніх акваторіях на комфортабельних яхтах. Яхта виступає не лише засобом транспорту, але й місцем для розміщення туристів.

Віндсерфінг, з свого боку, є захоплюючим видом вітрильного спорту та водних розваг. Основним елементом є управління легкою дошкою невеликого

розміру, на яку встановлене вітрило. Віндсерфінговий спортивний прилад складається з обтічної дошки, щогли, вітрила та системи керування вітрилом. Цей вид спорту дозволяє рухатися по воді за допомогою вітру, і його можна займатися при будь-якій силі вітру. Досвідчені віндсерфери майстерно володіють технікою руху на хвилях та виконують складні акробатичні трюки.

На сьогоднішній день віндсерфінг став не тільки спортивним видом, але й популярною розвагою для широкого загалу, який вибирає активний відпочинок на воді.

Отже, можна зазначити, що вітрильний туризм має давню історію, це перспективний туристичний напрямок в Україні та у світі, він проявляється не лише у спортивній частині, оскільки є досить багатогранним, але й формує певний кругозір, спирається на специфічні особливості любителів пригод, здорового способу життя та всього незвичайного.

1.3.Вітрильний туризм: особливості організації та проведення

Вітрильний туризм відрізняється від інших видів відпочинку на природі і туризму складністю чинників, що впливають на нього, і характерними особливостями вітрильних туристів. Вітрильний туризм є частиною морського туризму, який визначається як багатофункціональна туристична діяльність з вираженим морським компонентом. Вітрильний туризм передбачає навігацію, пересування по воді та з водою, перебування туристів на власних або зафрахтованих суднах, а також різноманітні морські заходи та розваги. Перехід від одного порту/пристані до іншого, різноманітність портів і пристаней, а також потреба в судні відрізняють вітрильний туризм від інших видів дозвілля. На досвід вітрильного туризму суттєво впливають п'ять атрибутів, включаючи основні послуги пристані, враження від берегових місць призначення, чартерні продукти, продукти підтримки пристаней та основні атрибути призначення. Крім того, вітрильні туристи мають відмінні характеристики порівняно з масовими туристами.

Вітрильні туристи – це часто чоловіки старше 50 років з високим освітнім рівнем, і вони хочуть насолоджуватися природою, свободою та гнучкістю.

Більшість відповідної дослідницької літератури зосереджено на фізичних аспектах розвитку прибережних територій і морських пристаней, особливо щодо екологічних впливів і стійкості, безпека плавання та зв'язок, а також вплив вітрильного туризму на місцеву економіку. Дивно, але дуже мало досліджень вивчали задоволеність вітрильним туризмом. Ці спостереження свідчать про те, що в існуючій туристичній літературі існує велика прогалина, і що потрібен аналіз вимог і рівнів задоволеності вітрильними туристами.

Вітрильний спорт, один із видів морського туризму, є швидкозростаючим сектором із 30-річним безперервним зростанням. Морський туризм визначається як морські рекреаційні пристані та види діяльності або, точніше, як «багатофункціональна туристична діяльність із сильним морським компонентом», у якому діяльність на вітрильному судні є ключовим компонентом. Вітрильник — це судно вітрильної форми, яке можна використовувати як для спорту, так і для відпочинку. Він перевозить не більше 36 осіб, не є вантажним судном і має тоннажний сертифікат, який описує його як «приватне плавання» або «комерційне плавання».

Вітрильний туризм можна визначити як форму туризму особливих інтересів (SIT), що передбачає використання вітрильних човнів для спорту чи відпочинку. Він включає вітрильники з кілями, які розроблені для забезпечення правильної навігації та маневрів за рахунок використання ваги судна. Вітрильний спорт — це діяльність, яка здійснюється заради задоволення від вітрильних човнів і відпочинку, щоб поплавати або навчитися плавати. Спонукані бажанням бути ближче до природи, а також свободою та гнучкістю, які приносить відпустка під вітрилом, вітрильні туристи вважаються високоцінними відвідувачами, які мають витрати вище середнього.

Значні інвестиції вітрильних туристів також можна побачити у зростаючому попиті на більший комфорт на борту вітрильних човнів, де вони тепер мають більше зручностей, таких як системи згортання гротів у щоглах і гиках, а також мають більш складне навігаційне обладнання. Під час плавання сама подорож є важливою частиною загального досвіду, включаючи зручності на березі та напрямки, які відвідують туристи.

Попередні дослідження вітрильного туризму розділені на кілька тем: привабливість та виклики його розвитку; вплив на навколишнє середовище та стійкість вітрильного туризму; питання безпеки у вітрильному туризмі; веб-комунікації у вітрильному туризмі; менеджмент вітрильного туризму; та внесок вітрильного туризму в місцеву економіку. Деякі дослідники досліджували попит на вітрильний туризм. Дослідники перевірили, як продуктивність пристаней впливає на задоволеність. Грачан і Уран досліджували задоволеність вітрильних туристів послугами шести марин АСІ, використовуючи шкали типу Лайкерта. Вони прийшли до висновку, що для підвищення конкурентоспроможності пристаней слід підвищити ефективність обслуговування. Мікулич та ін. (2015) дослідили ефективність 24 атрибутів пристані та використали дослідницький факторний аналіз, щоб розділити їх на п'ять основних факторів. Інші дослідники зосередилися на одному факторі, що впливає на задоволеність. Наприклад, González та ін. застосували модель порадкової логістичної регресії для вимірювання впливу погоди на кількість навігаційної діяльності. Задоволення погодою було важливим для гарантування загального задоволення вітрильних туристів. Подібно до González та ін., дослідження Lam-González та ін. дослідження дійшло висновку, що позитивні кліматичні умови підвищують задоволеність туристів морською діяльністю. Третій потік стосується зв'язку між іміджем місця призначення, попереднім досвідом і задоволенням від вітрильного туризму. Лам-Гонсалес, Леон і де Леон досліджували задоволеність туристів відвідуванням Кабо-Верде з використанням звичайного логістичного підходу та припустили, що

попередній задовільний досвід подорожей призводить до вищого рівня задоволеності місцем плавання в Кабо-Верде. Лам-Гонсалес, Леон і де Леон також припустили, що якість вітрильного туризму та різноманітність культурної пропозиції підвищують задоволеність туристів.

Попередня література показує, що зв'язок між важливістю різних атрибутів пристані та задоволеністю вітрильного туриста не досліджувався належним чином. Дослідники або зосереджувалися на характеристиках марини, або на зв'язку між задоволенням та іншими конструктами. Розуміння того, як різні атрибути пристані впливають на враження від вітрильного спорту, дасть змогу зрозуміти пріоритетність покращення атрибутів пристані та стратегічний розвиток напрямків вітрильного туризму.

Що стосується атрибутів пристані, попередні дослідники зосереджувалися на одному або двох атрибутах пристані, таких як погода і рівень скупченості. Lee and Yoo визначили п'ять атрибутів порту, включаючи пропускну здатність, доступ, набережну, програму та ціну. Мікулич та ін. є першим дослідженням, що вивчає ключові чинники досвіду яхтового туризму.

Задоволення туристів є вирішальним компонентом успішного маркетингу місця призначення, оскільки воно впливає на вибір місця призначення та рішення повернутися до нього. Концепція задоволеності набула великого значення в галузі туризму та гостинності протягом кількох десятиліть, оскільки вищий рівень задоволеності може призвести до різних позитивних форм поведінки та таким чином сприяти прибутковості місця призначення. Важливість задоволеності туристів також очевидна, оскільки наслідки незадоволених туристів можуть призвести до переходу на нові напрямки, скарг або негативного радіомовлення. Задоволення туристів стало стратегічною необхідністю для організацій, що управляють напрямками.

Задоволення вітрильників має велике значення для морських напрямків і туристичного бізнесу. Без адекватного розуміння задоволеності вітрильного туризму це створюватиме перешкоди для розвитку вітрильного туризму та

задоволення рекреаційних потреб туристів. Задоволені туристи, які повертаються до місць призначення, є важливими, оскільки витрати на утримання клієнтів нижчі, ніж на отримання нових. Навпаки, незадоволені туристи можуть завдати шкоди напрямкам, оскільки вони можуть вибирати нові напрямки, скаржитися або створювати негативні слова (East, Wright, & Vanhuele, 2013 ; Song, van der Veen, Li, & Chen, 2012). Більшість досліджень підтвердили, що задоволеність суттєво впливає на наміри щодо повторного викупу та рекомендації з уст в уста (Lee, 2015).). Крім того, задоволення від поїздки у відпустку впливає на рекреаційний досвід людей, що додатково впливає на якість їхнього життя (Song et al., 2012). Відсутність розуміння задоволеності вітрильників може спричинити труднощі в оптимізації якості обслуговування та туристичних вражень. Вітрильні туристи суттєво відрізняються від масових туристів (Butowski, 2018), тому результати попередніх досліджень щодо задоволеності місцем призначення можуть не стосуватися їх. Тому зараз надзвичайно важливо осмислити задоволеність вітрильного туриста. У літературі вказується, що задоволення туристів створюється через поєднання різних атрибутів місць призначення та факторів туристичного досвіду (Albayrak & Caber, 2013).). Для вітрильного туризму атрибути пристані відіграють вирішальну роль у впливі на враження від плавання та задоволеність туристів, тому це дослідження розглядало задоволеність вітрильного туриста шляхом вивчення різних атрибутів місць призначення для пристаней.

Підготовка до походу – один із найважливіших етапів, що багато в чому визначає успіх подорожі та її безпеку. Недостатньо підготовлена подорож може перетворитися на неорганізовану прогулянку, яка нічого не дасть її учасникам і може спричинити нещасний випадок.

Туристські вітрильні маршрути, виходячи з їхнього ступеня складності, можна умовно розбити на три групи:

1. Подорожі вищої категорії складності. Вони проходять великими водоймищами, нерідко далеко від берегів, у тому числі по прибережних зонах

морів: Чорного, Азовського. Іноді моря навіть перетинають, зокрема Каспійське. Учасники таких плавань протягом кількох днів поспіль перебувають на судах далеко від берегів. Їхні екіпажі розбиті на вахти, судна рухаються цілодобово, навіть уночі.

2. Плавання за маршрутами II та III категорій складності. Нічні плавання та відповідне розбиття екіпажу на вахти трапляються і тут, але, як правило, туристи на нічліг зупиняються на березі. Плавання відбуваються по великих водоймах, буває, що і на значній відстані від берега, який видно. Тут також вимоги до морехідних якостей судів досить високі, але вже є човни, що відповідають цим вимогам (жорсткі катамарани, наприклад, Фенікс, Астор та ін; еластичні - наприклад, Азов, надувні плоты, обладнані вітрилами, розбірні швертботи).

3. Маршрути I (зрідка – II) категорії складності. Вони найчисленніші (як за наявності підходящих водойм, так і за кількістю учасників походів), серед них є багато цікавих. З технікою становище простіше — існує достатньо відпрацьованих конструкцій суден.

У таблиці 1.2 наведено цифрові дані, що характеризують різні категорії складності.

Категорії складності вітрильних походів встановлюються, головним чином, виходячи з вітрових та хвильових умов водоймища (сила та напрямок панівних вітрів та характер хвилювання в період походу, ширина та глибина в районі маршруту).

Таблиця 1.2

Категорії складності вітрильних походів

Показники	Категорії складності походів				
	I	II	III	IV	V
Характерна ширина водойми, км	до 5	до 40	до 200	не обмежена	не обмежена
Найбільше віддалення від берега при перетині відкритих просторів, км	0,5	3	8	15	50
Найбільша дозволена плавання швидкість вітру, м/сек. (сила вітру в балах)	5-6 (3+)	6-7 (4)	7-8 (4+)	8-9 (5)	12-13 (6)
Протяжність, км	150	200	300	400	500

Джерело: складено автором за

Крім того, враховуються географічні особливості району (очікувана температура води та повітря, характер берегів, присутність течій та припливів, наявність прісної води), а також гідрографічна вивченість району, інтенсивність судноплавства, складність навігаційних умов, наявність населених пунктів. Ці показники можуть збільшити чи зменшити складність.

Знання найпоширеніших небезпек вітрильного туризму допомагає туристам - початківцям уникнути непередбачених складнощів маршруту.

У вітрильній подорожі будь-якої складності туристи можуть зустрітися з важкими хвильово-вітровими умовами, подолати які не завжди буває можливо. Тому кожен учасник повинен мати і правильно застосовувати індивідуальні рятувальні засоби (нагрудники, пояси, кола, рятувальні жилети), а також знати способи ліквідації аварії та вміти зводити до мінімуму її наслідки.

Необхідно суворо дотримуватись заходів безпеки при плаванні у вузьких затоках, між островами, біля високих берегів, під мостами, проходження шлюзів. Рухаючись акваторією з можливими підводними перешкодами, необхідно знижувати швидкість.

Плаваючи серед островів і затоках, під великими мостами та біля високих берегів, треба завжди бути готовим зустріти захід вітру і навіть шквал з будь-якого боку. У подібній обстановці шкоти мають бути розібрані та готові до віддачі.

При прямуванні по річках і затоках потрібно уважно стежити за наявністю по дорозі руху повітряних переходів. Треба пам'ятати, що торкання щоглою електричних проводів може призвести до загибелі екіпажу або псування лінії електропередачі.

Заборонено наближатися до шлюзів і навіть заходити в шлюзи на розбірних вітрильниках. Якщо на вашому маршруті є замкнена ділянка, слід домовитися про перетин шлюзу на палубі великого корабля в найближчій марині або об'їхати туристичні човни на автомобілях чи транспортних засобах.

Плавання в тумані та вночі. Плавучі засоби, що потрапили в туман, серпанок або під час снігопаду, повинні подавати сигнали вдень і вночі під час руху. Як запобіжний захід, слід знизити швидкість до низької і посилити спостереження, особливо в районах з інтенсивним рухом.

Для критичних ситуацій човен повинен бути обладнане білим круглим ліхтарем, підвішеним до місця кріплення стріли до щогли. Також слід передбачити і тримати наготові ліхтар, який можна використовувати для освітлення вітрил.

Опинившись уночі на воді, слід по можливості визначити своє місцезнаходження по видимих вогнях і рухатися у бік або знайомого або сприятливого берега. Особливу увагу при плаванні вночі треба приділити специфічним місцевим перешкодам, які можуть опинитися по дорозі.

Вночі має бути встановлений регулярний контроль за ходовими вогнями. Потрібно уважно стежити за всіма зустрічними, що перетинають курс і судами, що обганяють, при найменшій небезпеці зіткнення палити фальшфєєри, вказуючи тим самим своє місцезнаходження і курс. Щоб привернути увагу, рекомендується підсвітити вітрила яскравим кольоровим електричним ліхтарем. Освітлені вітрила добре видно в темряві з відстані 1-2 миль.

Основна вимога до вітрильного плаваючого засобу зводиться до того, що воно має бути легким та розбірним.

При виборі вітрильного човна необхідно дотримуватись деяких правил, що визначають безпеку плавання на ньому:

1. Катамаран має впевнено рухатися під вітрилом у лавірування чи веслах проти вітру, сила якого відповідає максимально допустимій за даної категорії складності маршруту.

2. Запас плавучості човна, що йде маршрутом I і II категорії, повинен бути достатнім для підтримки на плаву судна, потерпілого аварію і повністю залитого водою або перекинутого – з екіпажем, що утримується за нього (при маршрутах більш високих категорій вимоги в цьому плані до судна вище).

3. Площа парусності судна має відповідати стійкості судна; конструкція парусного озброєння повинна забезпечувати можливість швидкого збирання вітрил та зменшення площі парусності на воді.

4. Розміщення екіпажу. Він повинен мати на катері свободу рухів для зручної роботи з вітрилами, забезпечення безпеки (відкривання човна, можливості швидко його покинути і т. д.) та можливості боротися за живучість судна під час аварії.

Вітрильне озброєння. Туристські вітрильні судна невеликих розмірів зазвичай мають одну щоглу і один або два вітрила.

Для допоміжного парусного озброєння застосовують найпростіший варіант вітрила з низькою безпечною парусністю, що забезпечує достатню тягу на повних курсах.

Стосовно спорядження туриста-вітрильника, воно має бути упаковане, а упаковки – надійно прив'язані до човна. В цьому випадку при перекиданні турист втратить мінімум речей, в ідеалі нічого. Кількість упаковок повинна бути мінімальною, щоб забезпечити можливість швидкого навантаження та розвантаження човна у прибої або на глинистому топкому березі.

До основного спорядження подорожуючого належить: одяг, який повинен не тільки захищати його від бризок, що заплеснула, а й оберігати від швидкого переохолодження при попаданні у воду. Найкраще для цього підходить вовняний одяг (мокра вовна теж гріє), поверх якого одягається вільний водостійкий костюм, що складається з куртки та штанів. При попаданні у воду такий комплект обмежує циркуляцію води біля тіла і діє як мокрий гідрокостюм, особливо якщо циркуляція води зведена до мінімуму, наприклад, зроблений пояс, що затягується (у цьому випадку час безпечного знаходження у воді збільшується втричі).

Гермомішки – це упаковки для всього, що може постраждати від води. Вони актуальні в будь-якому вітрильному поході, навіть у спокійних умовах. Ніж для кожного туриста-вітрила є необхідною приналежністю – не лише як інструмент, а й як засіб особистої безпеки. Тому краще мати

відкритий ніж (не складаний). Рятувальні жилети, які правильно одягнуті й мають достатній обсяг плавучості, є неодмінною приналежністю всіх членів екіпажу на воді.

Таким чином, важливе значення для безпечного проходження вітрильних туристичних походів має правильна організація подорожі, що вимагає постійного супроводу екіпажу досвідченим капітаном.

Сектор вітрильного туризму має три основні компоненти, які складають досвід відвідування, а саме а) пункт призначення; б) причалювання; с) вітрильний спорт і навігація. Традиційний процес споживання продукту вітрильного відпочинку починається з підготовчого етапу, на якому туристи збирають інформацію про територію запланованого відвідування, визначають варіанти розміщення причалів для зупинок, збирають інформацію про зручності в місцях причалів або поблизу них, планують маршрути між місцями причалу, щоб скласти маршрут та обговорити різні доступні для них варіанти. Серед цих видів діяльності найскладнішими частинами планування є причалювання (пошук відповідних пунктів зупинки для включення в подорож) і вітрильний спорт і навігація (планування маршрутів між вибраними варіантами зупинок).

Згідно з Hoch і Deighton, планування, обговорення та вибір поїздки у відпустку є заходами, які можна розглядати як позитивний внесок у загальний досвід поїздки, будуючи передчуття та залучаючи до спільної творчості з іншими членами своєї групи. У контексті планування подорожі ми можемо класифікувати туристів як високомотивованих, але потенційно не знайомих із проблемною сферою (територією відвідування) або вже знайомих з нею. Ще один фактор пов'язаний з попереднім досвідом (низьким чи високим) діяльності (вітрильна відпустка). Таким чином, у випадку незнайомих і малодосвідчених туристів, як це все частіше трапляється з клієнтурою індустрії чартерних човнів, процес вивчення місць призначення та способів подорожі на цьому етапі збору інформації може отримати значну користь від керівництва.2016).

На сьогоднішній день існує велика прогалина в сучасній туристичній літературі щодо планування відпустки під вітрилом і факторів задоволення. У цьому відношенні, навіть незважаючи на те, що попередніх досліджень щодо того, як планується відпочинок під вітрилом, практично не було, легко зрозуміти, чому багато веб-сайтів про оренду човнів містять великі розділи з попередньо зібраною інформацією про пункт призначення та запропонованими маршрутами. Наявність упорядкованої інформації є способом управління навчальним процесом і, отже, пропонує певну цінність для потенційного клієнта.

З іншого боку, такі готові рішення відволікають від участі в діяльності з планування, тоді як відомо, що зусилля, вкладені в таку діяльність, корелюють із позитивними спогадами та задоволенням від загального досвіду подорожі. З цієї точки зору, ми можемо припустити, що інтерактивний інструмент, який дозволяє індивідуально досліджувати різні варіанти, зокрема фазу побудови маршруту, може позитивно сприяти досвіду туристів, полегшуючи процес планування для недосвідчених людей і дозволяючи творчий синтез між альтернативами. Далі ми надаємо короткий огляд роботи, пов'язаної з проблемами рекомендації туристичних маршрутів, далі заглиблюючись у підпроблеми вибору варіантів причалів і визначення морських маршрутів, що мають відношення до нашої проблемної області.

За результатами дослідження теоретико-методологічних основ розвитку вітрильного туризму нами зроблено наступні узагальнюючі висновки:

1. Вітрильний туризм включає активні водні подорожі або походи по великих водоймищах, таких як озера, водосховища, широкі річки або морські акваторії, з використанням вітрильних безмоторних човнів. Складність подорожі визначається тривалістю маршруту в днях і протяжністю в кілометрах, а також умовами, які потрібно перебороти під час вітрильного подорожі. Під час вітрильних подорожей туристи використовують вітрильні човни, які працюють за принципом використання сил вітру для переміщення. Вітрильні човни не мають двигунів і залежать від вітру, що надає їм потужну

тягу. Туристи володіють навичками навігації, керування вітрильними човнами та використання вітру для досягнення своєї мети. Складність вітрильних подорожей може варіюватися від простих одноденних маршрутів до важких багатоденних експедицій. Відбуваючись у водних середовищах, вітрильний туризм може вимагати додаткових навичок, таких як навігація, вміння використовувати погодні умови та знання безпеки на воді. Цей вид туризму дозволяє туристам насолоджуватися красою природи, відчувати свободу вітру та зануритися в пригоди, що пропонує водний світ. Вітрильний туризм є відмінним способом підкорення водних шляхів і дослідження непізнаного.

2. Охарактеризовано поетапний розвиток вітрильного туризму в Україні, попит на який розпочався в XIX ст. і до теперішніх днів залишається перспективним туристичним напрямком в країні, він проявляється не лише у спортивній частині, оскільки є досить багатограним, але й формує певний кругозір, спирається на специфічні особливості любителів пригод, здорового способу життя та всього незвичайного.

3. З'ясовано, що успішне і безпечне здійснення вітрильних походів вимагає значної підготовки та тренування екіпажів. Членам екіпажу необхідно набути практичних навичок управління вітрильними суднами, щоб впевнено керувати під час подорожі. Майстерність управління вітрильними суднами формується протягом кількох років інтенсивної практики та теоретичної підготовки. Це включає навчання різноманітних навичок, таких як керування вітрилами, використання морських карт, навігація, орієнтування за зірками, управління судном у вітряних умовах та взаємодія з іншими членами екіпажу. Через постійну практику і набуття досвіду екіпаж стає спритним та здатним долати різноманітні ситуації, що виникають під час вітрильних подорожей. Підготовка екіпажу включає не лише практичну сторону, але й теоретичну основу. Членам екіпажу необхідно оволодіти знаннями про правила безпеки, морську навігацію, метеорологію, механізми управління судном та навичками взаємодії з іншими суднами на морі. Ця комбінація практики та теоретичних

знань допомагає екіпажу впевнено та ефективно здійснювати вітрильні походи..

РОЗДІЛ 2. СУЧАСНИЙ СТАН РОЗВИТКУ ВІТРИЛЬНОГО ТУРИЗМУ В УКРАЇНІ

2.1. Аналіз сучасного стану розвитку вітрильного туризму

У зв'язку з тим, що в Україні зараз вирує війна, а міжнародні уряди запровадили жорсткі санкції проти російських компаній і олігархів, виникають питання про те, як ця війна в Європі може вплинути на індустрію суперяхт. Оскільки екіпаж суперяхти вже переміщено, а ланцюжок поставок відчуває тиск, ми розглядаємо можливі втрати для індустрії суперяхт і всіх тих, хто в ній працює. Фото: Чарл ван Рой / SuperYacht Times

Російські власники становили 9% усіх власників суперяхт у 2021 році, що зробило їх другою країною за кількістю власників після США. Тоді як за регіонами східноєвропейські власники, включаючи росіян і українців, складають 18%. Російські власники також є другими найбільшими власниками новозбудованих яхт, з 13,2% частки ринку новозбудованих суперяхт більше 40 метрів у 2021-2025 роках (за даними SYT iQ). У 2021 році керівник відділу розвідки SYT написав: «США, Росія, Туреччина та Великобританія залишаються найважливішими країнами-покупцями вбудованих супер'яхт довжиною понад 40 метрів», і це стає яскравим, коли ми розглядаємо можливий вплив цієї війни з яхтенною індустрією.

Маючи 9% частки ринку та одні з найбільших суперяхт у світі (14,7% за обсягом у 2021 році), очевидно, що їхній фінансовий внесок у галузь є значним, особливо у випадку північноєвропейських верфей. Чи зможуть вони продовжити будівництво яхт, які мають бути спущені на воду в найближчі роки? Якщо ні, чи побачимо ми кілька частково завершених 60-метрових корпусів, які повернуться на ринок у відлунні подій після фінансової кризи 2008 року? Тут також виникає етичне питання про те, чи вирішать суднобудівники продовжувати співпрацю з російськими власниками.

Але постраждати може не лише ринок новобудов. Оскільки яхти готуються повернутися на воду в найближчі місяці перед середземноморським

сезоном, деякі припускають, що ремонтні верфі будуть перевантажені яхтами, ремонт яких не був оплачений. Станом на сьогодні кілька найбільших російських яхт у світі стоять у гаванях і на верфях у Середземному морі, і питання щодо їх можливого захоплення продовжують викликати занепокоєння.

Брокери також стурбовані тим, як це може вплинути на ринок у цілому, і чи не змусить потенційних власників обережніше інвестувати в суперяхти невизначеність у світовій економіці.

У той час як перелік і суворість санкцій проти Росії змінюються, країни НАТО і ЄС, а також Японія, Швейцарія, Австралія і Тайвань вдарили по Росії заборонами. Серед найсуворіших санкцій – заборона російським банкам платіжної мережі SWIFT. Як наслідок, російський фондовий ринок і валюта різко впали, а курс рубля впав більш ніж на 30%.

Поки це відбувається, багато країн заморожують активи російських компаній і олігархів. Білий дім опублікував цю заяву в середу в Twitter: «Цього наступного тижня ми запустимо багатосторонню трансатлантичну робочу групу для виявлення, пошуку та заморожування активів російських компаній і олігархів, які перебувають під санкціями, - їхніх яхт, особняків та будь-яких інших злочинів. - отримані прибутки, які ми можемо знайти та заморозити відповідно до закону». Як наслідок, багато суперяхт, що належать Росії, залишають суперечливі води та прямують до місць, де їх менша ймовірність конфіскації, включаючи Мальдіви.

У міру розвитку цих дій вони можуть вплинути на чартерний ринок, де ряд російських суден є одними з найбільш бажаних чартерних яхт у світі. Зараз серед чартерних брокерів точиться дискусія щодо того, чи будуть власники здавати яхти в чартер, щоб сплатити гонорари за екіпаж і судно. Інше питання, чи захочуть фрахтувальники брати в оренду російські яхти.

Нещодавні події викликали занепокоєння щодо становища екіпажу суперяхти, багато з яких походять зі Східної Європи та можуть мати родичів і друзів, які безпосередньо постраждали від війни. Цього тижня ми вже бачили,

як український член екіпажу діяв проти російського власника, коли головний інженер на борту «Леді Анастасія» відкрив запірні клапани, намагаючись потопити 47,73-метрове судно. В інших місцях з'являються історії про те, що екіпаж залишає яхти.

Виникають також питання про те, як найкраще захистити екіпаж, який працює на російських та українських яхтах, у разі фінансових труднощів власників. Міжнародний інститут Nautilus, профспілка моряків, закликає членів екіпажу звертатися у разі, якщо санкції, накладені на власників, впливають на їхні зарплати. Крім можливих проблем з оплатою, викликаних санкціями, також ймовірно, що екіпажі з усього світу більше не захочуть працювати на російських яхтах. Групи Facebook, присвячені російськомовним екіпажам, були завалені повідомленнями підтримки українських колег, а також російськими екіпажами, які шукають нові посади. Одну групу у Facebook під назвою «Російськомовний екіпаж яхти» закрили, а засновник зазначив: «У світлі останніх подій ця група більше не повинна існувати».

Крюїнгові агенції багато скаржилися на відсутність досвідченої команди протягом останнього року; Можливість того, що російські яхти матимуть ще більші труднощі з пошуком членів екіпажу, викликає занепокоєння щодо того, чи будуть деякі яхти працездатними. Безпека екіпажу також під питанням, і публікація професії власників яхт, домашніх адрес і назв яхт додає розпал вогню. З огляду на факти вандалізму над активами, що належать Росії, деякі члени екіпажу можуть бути під загрозою.

Через засудження російських прихильників, яке широко поширюється по всьому світу, а міжнародні корпорації припиняють бізнес з Росією, інші фірми почали бойкотувати російські яхти. З'являються історії про те, що компанії відмовляються розподіляти постачання для суперяхт. Якщо це правда, це вплине на орендовані яхти, оскільки власники та команди менеджерів намагаються використовувати чартер як засіб зменшити витрати.

Поки ця історія продовжує розвиватися, наслідки – як етичні, так і практичні – для індустрії суперяхт і всіх тих, хто в ній працює, ставатимуть виразними та, можливо, ще більше суперечать.

Протягом двох років це означало, що мільйони вакансій, кар'єр і компаній у сфері туризму були поставлені під загрозу або призупинені в найпопулярніших напрямках світу. Багато хто покладався на надзвичайну державну підтримку для свого виживання. Новий рік дав промисловості обіцянку нового світанку. З послабленням обмежень на подорожі відвідувачі почали будувати грандіозні плани. TripAdvisor повідомила про вищі наміри подорожувати у 2022 році, ніж до пандемії, на всіх п'яти ринках, охоплених їхнім опитуванням (Сполучені Штати, Велика Британія, Австралія, Сінгапур і Японія), а також про вищі середні витрати на поїздку. Попит на міжнародні авіаперельоти в січні 2022 року зріс на 165% порівняно з січнем 2021 року, а продажі квитків у лютому вказують на продовження значного зростання. Туризм повернувся в бізнес, і очікується повернення до допандемічного рівня до 2024 року.

Зараз війна в Україні створює серйозні виклики для туристичного бізнесу, який все ще зализує рани від пандемії. Конфлікт може стримати крихке відновлення туризму та додати невизначеності щодо майбутніх перспектив та інвестицій. Російський виїзний ринок із обсягом 32,5 мільярда євро на ринки призначення до пандемії є шостим за величиною у світі, але з вищим рейтингом у таких країнах, як Естонія, Фінляндія, Латвія, Литва та Польща, де діють обмеження на поїздки.

Україна має багато водних ресурсів, які створюють унікальні можливості для розвитку водного туризму. Це охоплює як спокійні річки та озера, придатні для спокійних сплавів та риболовлі, так і гірські річки, які надають можливість для екстремальних видів активного водного відпочинку, зокрема рафтингу.

Україна має багато річок, озер і водосховищ, а також кордонує з двома морями, що створює різноманітність водних артерій для туристів-водників. Ця

різноманітність обумовлена кліматичними умовами та характером рельєфу країни. В Україні існує близько 163 річки загальною протяжністю понад тисячу кілометрів, які є придатними для водного туризму.

Активний водний туризм в Україні розвивається у різних форматах, включаючи рекреаційний, спортивний і екстремальний відпочинок. Залежно від мети подорожі, туристи можуть обирати неорганізований або організований (самодіяльний або плановий) водний відпочинок. Туристичні клуби займаються самодіяльним організованим водним туризмом, незалежно від кількості учасників та погодних умов. Планові водні подорожі, які включають активний водний туризм, організовуються суб'єктами туристичного бізнесу.

У сфері туризму в Україні виділяється окремий напрям - оздоровчо-спортивний туризм. Туристичні клуби та секції виконують роль організаційних та методичних центрів для розвитку оздоровчо-спортивного туризму. Вони сприяють організації та проведенню різноманітних видів спортивних подорожей, включаючи водний туризм.

Для забезпечення розвитку активного туризму, громадськість створила Федерацію спортивного туризму України 22 вересня 2000 року. Ця організація зосереджує свої зусилля на розвитку різноманітних видів спортивного туризму, зокрема водного. Вона сприяє популяризації активних видів водного відпочинку та спортивних змагань, організації тренувань та підготовки спортсменів.

Розвиток водного туризму в Україні має великий потенціал завдяки різноманітності природних водних ресурсів і сприятливих умов для активного відпочинку. Це створює можливості як для місцевих жителів, так і для туристів з інших країн насолодитися красою та пригодами водного туризму в Україні.

У період з 2001 по 2003 роки активний туризм в Україні вийшов із кризової фази свого розвитку і став визнаним видом відпочинку як у регіонах, так і в цілому по країні. Особливу перспективу для майбутнього розвитку в

Україні мають сплави на гребних плавзасобах, які можуть привернути більше уваги туристів. Водні подорожі також можуть широко використовуватись у формуванні туристичних продуктів з активного відпочинку. Однак, незважаючи на великий потенціал, активний туризм в Україні все ще розвинений недостатньо.

Серед актуальних проблем розвитку активного туризму в Україні можна виділити такі:

Недостатнє рекламно-інформаційне забезпечення. Відсутність ефективної рекламної кампанії та інформаційних ресурсів зменшує вплив активного туризму на потенційних відвідувачів.

Слабка управлінська культура активного туризму. Недостатня усвідомленість органів влади та місцевих організацій про переваги та можливості активного туризму призводить до обмежень у розвитку цієї сфери.

Недостатньо висока якість послуг та невідповідність матеріально-технічної бази і якості послуг міжнародним вимогам. Потрібно покращити якість обслуговування, розвивати інфраструктуру та забезпечувати дотримання міжнародних стандартів для залучення більшого числа туристів.

Активний відпочинок на воді з використанням плавзасобів, хоча займає все більшу популярність в Україні, має свої особливості і проблеми розвитку. Порівняно з пішохідним туризмом, водний туризм має свої переваги і недоліки.

Основні переваги активного водного відпочинку включають:

Відсутність дорожнього пилу і постійний доступ до води. Турист-водник може насолоджуватись свіжістю води та уникнути пилу і шуму доріг.

Зменшена необхідність нести важкий вантаж. Оскільки весь вантаж розташовується на плавзасобі, туристи-водники можуть мандрувати без надмірного навантаження на себе.

Однак, водний туризм також має свої обмеження і проблеми:

Обмежений вибір маршрутів. Не всі береги мають підступ для плавзасобів, що обмежує можливість вибору маршрутів для водних подорожей.

Труднощі на мілководних і мілинових річках. Багато річок в Україні мають непридатний для водних подорожей стан, містять мілини, камені та завали, що ускладнює пересування моторними човнами та річковими суднами.

Потреба у пішому переході. Іноді для відвідування цікавих екскурсійних об'єктів доводиться робити піші переходи, оскільки вони не завжди розташовані поблизу берега.

Вимоги до підготовки. Підготовка до водного походу вимагає більше часу і зусиль порівняно з пішим туризмом. Знання навігації, безпеки на воді та навичок повинні бути належним чином опановані, щоб забезпечити безпеку і комфорт під час подорожей.

Недоліки водного туризму включають:

Обмеженість доступних маршрутів. Не всі регіони мають відповідні умови для водних подорожей, і це може обмежувати вибір маршрутів та розвиток активного туризму.

Природні перешкоди. Деякі річки можуть бути мілководними, містити камені, мілини або завали, що ускладнює пересування плавзасобами і вимагає додаткової уваги та навичок.

Вимоги до фізичної підготовки. Водний туризм може вимагати відповідної фізичної форми і витривалості, особливо при подоланні великих відстаней або руху проти течії.

Висока вартість обладнання і послуг. Водний туризм може бути витратним видом відпочинку, оскільки вимагає придбання або оренди

спеціального обладнання, яке може бути дорогим, а також сплати за послуги гайдів, прокату плавзасобів та інше.

Незважаючи на ці проблеми, водний туризм в Україні має великий потенціал для розвитку. Подолання перешкод, таких як недостатнє рекламно-інформаційне забезпечення і низька якість послуг, може сприяти подальшому розширенню та популяризації активного відпочинку на воді. Вдосконалення управлінської культури, покращення інфраструктури та забезпечення високої якості послуг є важливими аспектами для розвитку цієї сфери туризму.

Під час водних активних подорожей іноді доводиться здійснювати піші переходи, особливо якщо цікаві екскурсійні об'єкти знаходяться далеко від берега або на недоступних водним транспортом місцях. Це може включати підйом на гору, прогулянку по лісу або долині.

Для водного туризму доступні різні плавзасоби, такі як плоти, байдарки, каяки, рафти та SUP-борди. Для початківців найбільш привабливими можуть бути подорожі на байдарках, оскільки вони стабільні і мають добру маневреність.

Підготовка до водного походу дійсно вимагає більше часу і зусиль порівняно з пішим туризмом. Важливо мати знання про навігацію, безпеку на воді, техніки греблі та інші необхідні навички.

Вітрильний туризм є одним з найпопулярніших різновидів водного туризму. Він передбачає подолання різних водних маршрутів, включаючи річкові та морські, за допомогою вітрильних плавзасобів.

Водний туризм поєднує задоволення від пригод зі здоровим способом життя, оскільки активність на воді сприяє фізичному навантаженню і релаксації.

У світі є багато популярних місць для водного туризму, включаючи США, Канаду, Швецію, Туреччину, Єгипет, Австралію, Китай, Індонезію, Росію, Бразилію, Словаччину та Норвегію. Ці країни приваблюють туристів своїми прекрасними водними маршрутами (рис.2.1)



Рис.2.1. Головні чинники розвитку водного туризму.

Джерело:

Історія розвитку водного туризму в Україні тісно пов'язана з історією російського водного туризму, оскільки обидві країни входили до складу СРСР до 1991 року. У 50-ті роки ХХ століття в Україні була організована група любителів водного туризму з народних і заслужених артистів Київського театру ім. Лесі Українки. До того часу водним туризмом займалися переважно ентузіасти-одинаки або невеликі групи. Любителі водних видів відпочинку користувалися саморобними човнами або придбаними з-закордону байдарками. У 1962 році на ринку з'явилися розбірні туристичні байдарки вітчизняного і зарубіжного виробництва. Того ж року була створена секція водного туризму при клубі туристів Будинку Вчених у Києві, а також група любителів активного водного туризму при клубі "Кіевгастрономторга". У 1969 році була видана збірка "Водні маршрути України" у видавництві "Фізкультура і спорт".

У 60-ті і 70-ті роки водний туризм в Україні розвивався як спортивний напрямок. У цей період були створені спортивні команди, проводилися

змагання та тренування з водного туризму. Це сприяло популяризації цього виду активного відпочинку серед широких мас.

Розвиток водного туризму в Україні продовжувався і в 80-і роки. В цей період стали популярними сімейні водні походи по річках України. Це сприяло зміні акценту зі спортивного водного туризму на більш спокійний вид відпочинку з туристичною спрямованістю.

Також витоками круїзного туризму в Україні можна вважати річкові екскурсії на пароплавах по річці Дніпро, які проводилися для учнів. Вже наприкінці XIX - початку XX століття відбувалися річкові екскурсії-прогулянки, під час яких екскурсанти зупинялися в мальовничих або цікавих історичному плані місцях. У післявоєнні роки річкові та морські екскурсії отримували розвиток місцевого значення в областях України, які мали відповідні річкові або морські акваторії. Наприклад, Миколаївське бюро подорожей та екскурсій впроваджувало річковий круїз "Миколаїв - Київ - Миколаїв", який з 1968 року здійснювався на дизельелектроході "Карл Маркс".

Україна має значний потенціал у розвитку водного туризму завдяки своїм річкам, морям і географічному положенню. В Україні є 163 річки довжиною понад 100 км, а також Чорне та Азовське моря. Водний туризм в Україні має безмежні можливості для розвитку, зокрема шляхом водних мандрівок з Європи через Дунай і притоки Вісли до річок Дніпро,

Дністра, Південного Бугу та інших водойм. Крім того, морські ресурси України представлені узбережжями Чорного та Азовського морів. Чорноморське узбережжя з його невеликими прибережними глибинами та сприятливими літніми температурами створює умови для організації рекреаційних заходів.

Особливий потенціал для розвитку водного туризму в Україні відкривається через річкові маршрути з Європи через Дунай та його притоки до річок України. Це відкриває можливості для привабливих водних мандрівок та круїзів, що пропонують унікальні природні та культурні враження.

Україна активно розвиває інфраструктуру для підтримки водного туризму, зокрема будуються причалові споруди, готелі та кемпінги на берегах річок та морів. Такі заходи сприяють залученню туристів із різних країн і розвитку водного туризму в Україні.

Загалом, водний туризм має великий потенціал для розвитку в Україні. Багатство водних ресурсів, мальовничі природні ландшафти та культурно-історичні пам'ятки створюють привабливу основу для активного відпочинку та туризму на воді.

Перспективним районом для інтенсивного рекреаційного використання на основі наявних водних ресурсів є долина Південного Бугу. Важливе значення для проведення спортивних водних видів туризму мають порожисті ріки Поділля та гірські ріки Карпат. До основних позитивних та негативних факторів, які впливають на розвиток водного туризму в Україні відносять ті, що наведені на рис. 2.2.

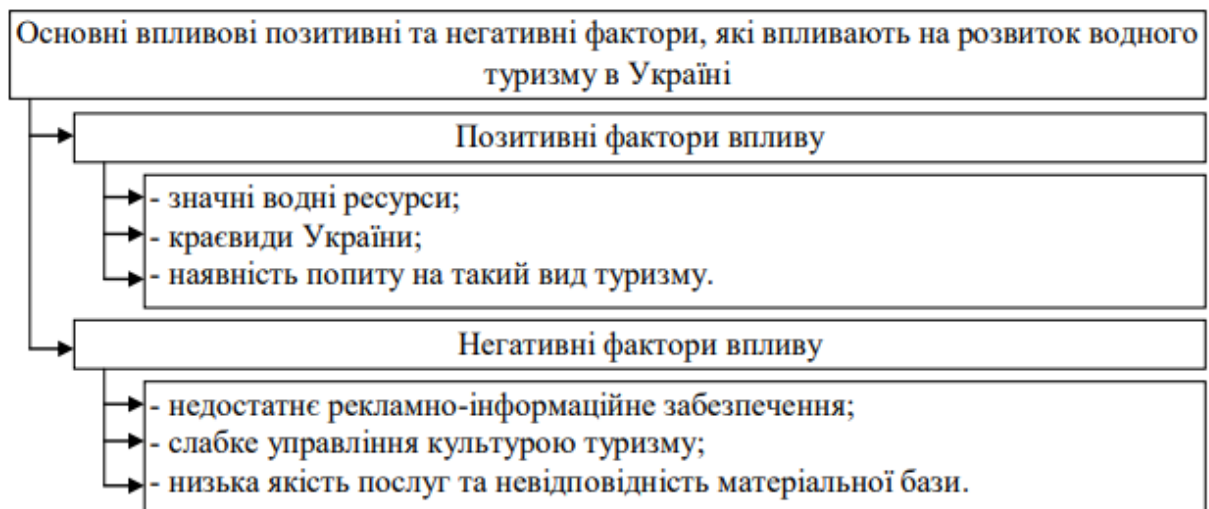


Рис. 2.2. Основні впливові позитивні та негативні фактори, які впливають на розвиток водного туризму в Україні. Джерело: складено авторкою за [33].

Щоб правильно оцінити ці фактори, що впливають на розвиток водного туризму, необхідно проаналізувати їх значення та вплив на всю індустрію туризму. Водні ресурси України широко використовуються для створення водних рекреаційних можливостей. У свою чергу водний відпочинок –

поняття неоднозначне. Він включає різні види рекреаційної та спортивної діяльності, які сильно відрізняються за сезонами, вимогами до природних і людських факторів і впливом на навколишнє середовище.

Про це свідчить перелік найпоширеніших видів відпочинку на воді: плавання, риболовля (з човна, з берега, з льоду), використання малого моторного човна, катання на водних лижах, дайвінг, полювання на водоплавному дичину тощо. Різноманітні види рекреаційної та спортивної діяльності вимагають диференційованого підходу до рекреаційного водокористування для різних типів водойм (річок, озер, водосховищ, океанів) і будь-якої водойми достатнього розміру. Річки, озера, ставки не можуть повністю задовольнити потреби відпочинку на воді, тому що багато з них, особливо малі, сильно забруднені і маловодні. Озера часто розташовані далеко від великих міст і промислових центрів або у важкодоступних для масового туриста місцях. Багато озер є в першу чергу місцями місцевого відпочинку. У цьому випадку водосховища є важливим, а подекуди і єдиним водним ресурсом, особливо важливим для розвитку туризму. Водосховища створюють сприятливі умови для їх широкого використання в рекреаційних цілях, але в той же час не слід забувати, що в деяких випадках їх будівництво може ускладнити рекреаційне використання території. Не менш важливим фактором розвитку водного туризму є попит на такий туризм.

Масштаби туристичних потоків визначають попит на перевезення туристів у туристично-відпочинкові зони та організацію подорожей водним транспортом. Одним із показників розвитку туризму може бути туристичний потік, який кількісно відображає фактичну тривалість перебування туристів на певній території. І навпаки, туристичний потік забезпечує обсяг активності водного пасажирського транспорту, а ритм його руху та структура туристичного попиту впливають на географію перевезень і форму організації діяльності.

За даними дослідження щодо розвитку потенціалу ринку круїзного туризму України, відмітимо, що річкові пасажирські перевезення, на відміну

від морських, перевищують показники кількості осіб за 2017–2020 роки. Спостерігається значне скорочення загальної кількості пасажирів у 2020 році (310 тис.), більше, ніж у 2 рази на відміну від даних 2019 року (669 тис.) (табл.2.3.)

Таблиця 2.3. Динаміка перевезення пасажирів морським та водним транспортом України у 2017-2020 рр

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

Зменшення пасажиропотоку в останні роки пов'язане з економічними факторами, скороченням кількості пасажирських суден в експлуатації та зниженням попиту на подорожі. Вирішальне значення для розвитку водного туризму має соціально-економічне становище країни. Зараз економічна ситуація в Україні дуже складна, добробут населення нестабільний, а головною метою громадян є задоволення базових потреб, таких як оплата житла, харчування, ліків тощо. Відпочинок, розваги чи подорожі не завжди є пріоритетами пересічного жителя України.

Тому соціально-економічні фактори суттєво гальмували розвиток водного туризму. Враховуючи соціально-економічні та політичні умови та відсутність національного плану розвитку туризму в регіоні, Україна, безумовно, не може розраховувати на розвиток туризму відповідно до суспільних потреб. Проте зарубіжний досвід показує, що навіть якщо переваги, увага та підтримка туристичних підприємств з боку країни є незначними, це також сприяє розвитку суміжних галузей і сприяє розвитку соціальних та економічних функцій країни (екологічної, соціальної, освітньої, культурні та ін.) грати.), міжнародне взаєморозуміння, легкість міжнародної напруги

Наразі, поки політична та соціально-економічна ситуація в країні нестабільна, реалізація туристичних інвестиційних проектів передбачає не лише кредитні інвестиції, а й значні ризики вкладення особистого капіталу, незважаючи на певні позитивні досягнення країни та місцевої влади, не може бути довіряють створювати майбутнє; висока інфляція. Через нестабільну політичну та соціально-економічну ситуацію в країні вона лише погіршуватиметься та призведе до великих розривів у майбутніх запланованих доходах і наявних доходах, не кажучи вже про погіршення економічної ситуації. ситуація в порівнянні національної валюти з іноземними валютами (європейською та американською) Непередбачувані зміни структури цін туристичного бізнесу та рівня інвестиційної загрози Недостатній правовий захист інтересів інвесторів, інвесторів туристичної галузі та їх коштів тощо [28]

Сьогодні активний водний туризм в Україні розвивається в рамках відпочинку та оздоровлення, спорту та екстремальних пригод, залежно від: пункту призначення та організаційної основи самої подорожі. Тому увага інвесторів зосереджена на розбудові національного річкового флоту та вдосконаленні його інфраструктури круїзного туризму в регіонах України, що сприяє розвитку суміжних галузей та завдяки комерційній спрямованості, спеціалізації та кооперації річкового -морський комплекс, що займає конкурентоспроможні позиції на національному ринку, застосовує найкращі методи управління та впровадження інновацій. Швидкий аналіз факторів і загальних тенденцій ринку водного пасажирського транспорту, що впливають на потік водного туризму, допоможе запровадити сучасні засоби стимулювання туризму

З наведеного аналізу можна зробити висновок, що в залежності від складності маршруту водний туризм може бути як серйозним спортивним маршрутом, так і неквапливим активним відпочинком, тому він стає все більш популярним в Україні та світі. В Україні ще багато недоліків водного туризму,

але завдяки інтересу людей до водного туризму він швидко розвивається і гідний бути однією з основних форм активного відпочинку.

2.2.Характеристика ресурсного та інфраструктурного потенціалу України для забезпечення вітрильного туризму

Ріки низовин України, зокрема Дніпро, Прип'ять, Десна, Сула, Псел, Ворскла та інші, належать до першої групи водних шляхів, які підходять для водних туристичних походів. Ці ріки протікають через рівнинні місцевості, мають багато заток і стариць. Живлення їх різноманітне, з переважанням снігового живлення, що спричиняє весняні повені, але також значну роль відіграють ґрунтові та дошові води.

Рівень води на цих річках під час сезону водних походів змінюється незначно. Похил русла відносно невеликий, зі зміною кількох сантиметрів на кілометр. Течія є слабкою, зі швидкістю до 2-4 км/год. Ці річки відповідають 1-й категорії складності, що робить їх доступними для туристів-початківців. Проходження по цих річках можливе на байдарках, а також на надувних човнах та розбірних надувних катамаранах.

Ці річки, завдяки своїм характеристикам, рекомендуються для самостійного розроблення маршрутів водних походів. Оскільки вони не включені в класифікацію за складністю, маршрути можуть бути вибрані і планування проведено самостійно.

Друга група рік відноситься до рік височин, які знаходяться в межах Волинської, Придніпровської, Подільської та Передкарпатської височин. В цю групу входять такі ріки, як Горинь, Случ, Тетерів, Уж, Рось, Бужок, Гірський, Гнилий Тікич, Синюха, Уманка, верхів'я Дністра та його ліві притоки, такі як Збруч, Смотрич, Жванець, Жванчик тощо.

Русла цих річок перетинають виходи різних за стійкістю гірських порід, що призводить до утворення численних порогів та перекатів. Похил

русел цих річок є значно більшим, знаходячись в діапазоні від 0,4 до 1 метра на кілометр русла. Живлення цих рік є змішаним, але снігове живлення переважає, що спричиняє весняні повені під час танення снігу. Тривалі дощі можуть спричинити значні паводки.

Багато з цих рік регульовано греблями, що впливає на рівень води впродовж сезону сплаву. Зазвичай, при незмінних умовах, рівень води в цих річках мало змінюється протягом сезону.

Водні походи по цих річках характеризуються більшою складністю порівняно з річками низовин. Їх класифікують як ріки середньої складності, і вони підходять для досвідчених туристів. На цих річках рекомендується проводити водні походи на байдарках або каяках, з урахуванням наявності порогів та перекатів. [4].

Ріки другої групи дозволяють проводити водні походи від 2 до 3 категорії складності. Найскладнішими у цій групі є пороги на річці Південний Буг в нижній її частині, такі як Червоні Ворота (Нижній Мігійський) нижче села Мігія та поріг Гард біля міста Южноукраїнськ. Проходження маршрутів по цих річках надає туристам-спортсменам добру базову технічну та тактичну підготовку для подальшого розвитку спортивної майстерності. На цих річках також можливі навчально-тренувальні заходи та змагання.

Наприклад, на річці Південний Буг щорічно проводяться змагання з техніки водного туризму на ділянках біля села Сокопець (ділянка 2-3 категорії складності) та на Мігійському порозі (ділянка 3 категорії складності). Маршрути по цих річках проходять через зону інтенсивної господарської діяльності. Тому, під час проходження цих маршрутів, додаються додаткові штучні перешкоди, такі як греблі та проводки через гаті. Для проходження цих маршрутів рекомендовані байдарки і катамарани, але їх слід ретельно підготувати та забезпечити стійкість до розривів.

У зв'язку з інтенсивною господарською діяльністю в околицях цих річок, важливо бути обережними та дотримуватись правил безпеки. Також

рекомендується мати достатні навички водного туризму та вміння подолати штучні перешкоди, що можуть зустрітися на шляху.

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

Гірські річки Карпат відрізняються великою потужністю потоку, швидкою течією до 10-15 км/год, могутністю порогів та зтяжними шиверами. У верхів'ях, похил русел може сягати до 10 м/км, особливо на ріках Прут та Білий Черемош. Живлення цих річок в основному здійснюється атмосферними водами, які приводять до весняних повеней під час танення снігу та дощових паводків. Тривалі або сильні дощі можуть викликати паводки в будь-який час року. Рівень води у цих річках змінюється значно протягом сезону і залежить від кількості снігу в горах, опадів та температури повітря.

Найкращий час для проходження гірських рік Карпат - кінець квітня - перша декада травня, коли танення снігів найбільш інтенсивне, особливо це стосується річок Прут та її малих приток. Для річок Черемош та Тиса сплав можливий протягом всього теплого періоду року з квітня по жовтень. Проходження рік Карпат можливе на каяках, байдарках, катамаранах та плотах. Залежно від сезону та виду судна, маршрути класифікуються як III категорія складності з елементами V категорії складності. Враховуючи характер перешкод, рівень їхньої складності може бути недооцінений, і це питання вимагає подальшого вивчення і обґрунтування. Річки Карпат можуть бути чудовим полігоном для міжсезонної підготовки до походів найвищої складності.

Проходження таких перешкод як, Ямнянський пролом або поріг Прикарпатський на р. Прут можливо рекомендувати лише групам з досвідом

участі у водних походах IV категорії складності, а проходження водоспаду Пробій (висота падіння води понад 8м) бажано лише під час змагань в умовах існування надійної страховки рятувальних служб.

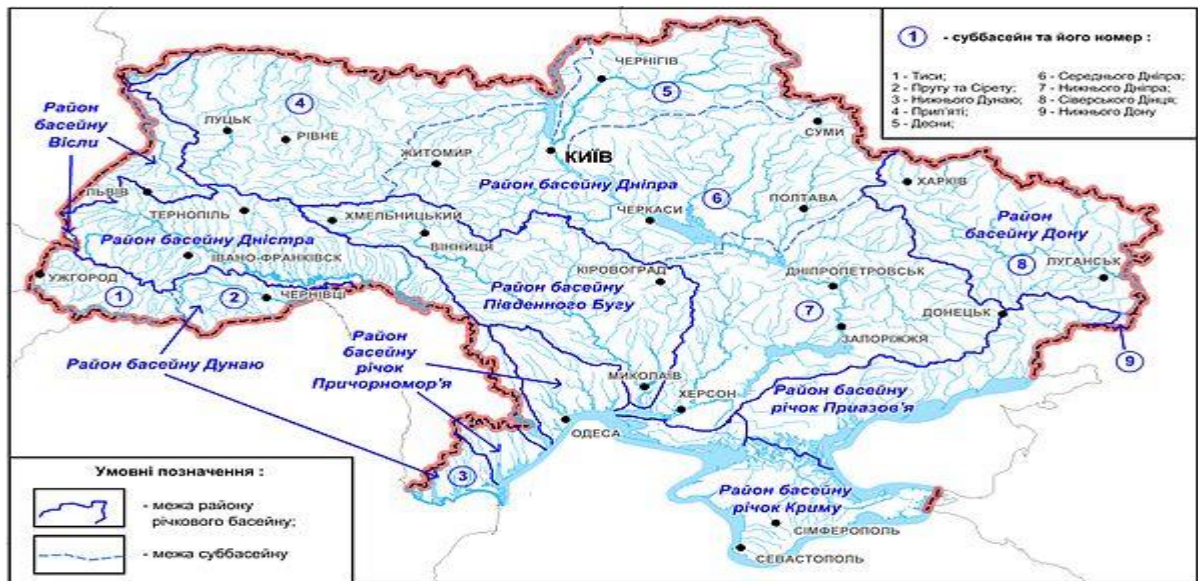


Рис.2.3. Гідрографічне районування території України. Джерело: [29]

Нитки найпопулярніших категорійних водних маршрутів України наведено у Додатку 1:

Розрізняють некатегорійні та категорійні водні маршрути. Перші відрізняються легкістю та безпекою, розраховані на аматорський водний туризм. Щодо другої групи існує кілька систем міжнародної класифікації, а також одна локальна (для російських рік). Найчастіше застосовують американську версію International Scale of River Difficulty (American Whitewater), згідно з якою всі річки для сплавів ділять на шість категорій:

- I (I) — легкий. Течія не надто швидка, перешкоди нечисленні і легко прохідні (мілини, одиночні валуни тощо).
- II (II) — простий. Перешкоди помірно складні, трапляються ділянки з прискореною течією, невеликі водоскати, шивери та пороги.
- III (III) — середній. Трапляються високі хаотичні вали, численні шивери, великі воронки, бочки. Перешкоди великої небезпеки не становлять, проте вимагають гарних навичок у маневруванні.

- IV (C) — складний. Річки з потужним потоком, непередбачуваними перешкодами, потужними бочками та складними порогами. Лінія руху не проглядається з води, потрібна попередня розвідка та страховка.
- V (T) — важкий. Надзвичайно складні маршрути, можуть становити велику небезпеку та загрозу життю. Перешкоди безперервні, включають водоспадні зливи, у край вузькі проходи, складні шивери та бочки. Попередній огляд шляху та страховка обов'язкові.
- VI (TT) — дуже важкий. Екстремально складні для проходження бурхливі річки, становлять смертельну небезпеку для життя. Категорія поєднує маршрути із гранично можливими умовами для проходження суден. Також виділяють окрему підкатегорію TTT, яка включає маршрути з одиничними випадками проходження або повною відсутністю таких.

2.3. Порівняльна характеристика розвитку вітрильного туризму в різних регіонах України

У порівнянні з іншими видами туризму, вітрильний туризм має свої особливості та схожість. Однією з особливостей є те, що подорожі здійснюються в основному на саморобних розбірних вітрильниках, що висуває підвищені вимоги до екіпажу щодо теоретичної підготовки з проектування відповідних типів суден та конструктивних заходів щодо забезпечення безпеки суден, а також як практичність будівництва надійних і морехідних суден. Інвестування знань в інфраструктуру вітрильного туризму

Ще однією важливою особливістю вітрильного туризму є те, що для вітрильного туризму поняття локальних бар'єрів є умовним. Фактична складність траси залежатиме від характеру води, довжини та темпу траси.

Територія України має чудові природні можливості для розвитку вітрильного туризму на розбірних туристичних човнах. Дніпровське водосховище, Печенізьке водосховище на річці Сіверський Донець і

Краснооскольське водосховище на річці Оскол, Шацьке озеро, Дніпро-Бузький лиман, Придністровський лиман, узбережжя Азовського і Чорного морів пропонують спортивні можливості. можливості для туристів, в тому числі численні можливості для походів на складному вітрильнику різної складності, оцінки спортивних і технічних якостей човна та поступового вдосконалення його конструкції, а також розвитку навичок управління екіпажем.

Існуюча класифікація морських подорожей допускає подорожі в межах України з рівнем складності 1-5.

Незалежно від виду туризму ФГТУ повинна мати власну матеріально-технічну базу, хоча б у вигляді обладнання, для проведення навчально-тренувальних заходів туристичного профілю, а також змагань. Таке обладнання необхідно систематично оновлювати та доповнювати новим, більш досконалим обладнанням.

Щоб відправитися в морську подорож, окрім загального туристичного спорядження, потрібен також човен, який вміщує одночасно 2-4 людини, і вартість якого становить не менше 2000 євро.

Вітрильні тури здебільшого здійснюють сімейні екіпажі, які поєднують свою мрію про подорож на розкладному вітрильнику зі спортивними інтересами. Проте професійних екіпажів з'являється все більше, особливо серед молодого покоління моряків. Зрозуміло, що в цьому напрямку кількість яхтсменів у спортивному туризмі зростатиме.

Столиці та туристичні центри, розташовані вздовж річок, каналів або проток, мають явну перевагу як туристичні привабливості. А саме можливість розвитку різних видів водного туризму. Конкретна форма цього туризму залежить від гідрологічних умов водойми, де розташований туристичний центр. Проте, поза сумнівом, водний відпочинок приваблює в ці міста велику кількість жителів і приїжджих туристів.

У цьому відношенні Києву пощастило: він розташований на берегах Дніпра, однієї з найбільших і найродючіших річок Європи, і природні умови

на обох берегах помітно відрізняються, крім того, у Києві є кілька великих водних островів. з парками та зонами відпочинку на ньому. Тому для української столиці водний туризм є галуззю, яка може значно підвищити привабливість Києва для українських громадян та іноземних туристів. Це також може бути прибутковим для операторів.

Термін «водний туризм» включає, крім круїзного туризму на річкових катерах або суднах типу «річка і море», кілька видів відпочинку, головна відмінність яких полягає в типі використовуваного судна:

- Круїз на комфортабельному тихохідному човні, який часто називають «річковим тролейбусом»;
- катання на річці, скутері тощо;
- використання елінгів, управління якими не вимагає спеціальних навичок;
- Транспортування туристів до вибраних місць на швидкісних судах на підводних крилах (наприклад, «Ракета», «Метеор», «Комета» тощо).

Окрім описаного типу туризму, існує індустрія внутрішніх водних пасажирських перевезень, але не в Києві: спроби запровадити місцеві та середні пасажирські перевезення (наприклад, до Канева) продовжують провалюватися. Принаймні досі.

Що стосується водного туризму, то на акваторії Києва діють і розвиваються практично всі види водного туризму (крім плавучих будинків) з різним ступенем інтенсивності та успішності. Найпопулярнішими, безперечно, є короткі екскурсії та прогулянки водами Дніпра на човні, який у просторіччі називають «річковим трамваєм». А 6 квітня, на честь відкриття річки Дніпро у 2017 році, ПАТ «Київський річковий порт» запросив журналістів на прогулянку по Дніпру, під час якої представники вітчизняних ЗМІ дізналися багато цікавого про українську столицю. і пасажирського транспорту, і власне забезпечував водний туризм.

У Києві налічується понад десяток судноплавних компаній, які надають туристичні транспортні послуги в басейні Дніпра. Переважна

більшість із них є приватними, а державне регулювання галузі здійснює Міністерство інфраструктури в особі Адміністрації річкових портів України. Приватні компанії пропонують послуги туристичного відпочинку та бербоут-чартеру для організації корпоративних заходів (наприклад, компанія «Амадеус Україна» проводить семінари на борту тривалий час і на київських порогах на початку осені). - ред). 6 квітня ПАТ «Київський річковий порт» перевіз представників вітчизняних ЗМІ на борт судна однієї з компаній, що надає послуги під торговою маркою Riverest.

Крім того, приватний сектор готовий освоїти середньомагістральні маршрути. Так минулого року підприємець Дмитро Власов запусив одноденний похід до Канева на швидкісному судні на підводних крилах «Полісся-1». Цей же підприємець організував таку ж екскурсію в маєток експрезидента України Віктора Януковича в Межигір'ї, на правому березі Київського водосховища.

Інша київська туристична компанія «Чорнобиль Тур», яка проводить екскурсії в Чорнобильській зоні відчуження, заявила про намір цього року відкрити екскурсійний маршрут на ЧАЕС за «типами». Полісся» восени минулого року турфірма навіть провела показовий тур Чорнобильською зоною для журналістів, туроператорів та представників майбутніх туроператорів.

Компанія «Червона рута» багато років займається дніпровськими круїзними перевезеннями і володіє 5 круїзними лайнерами, в тому числі круїзними лайнерами «Jianghai». Це дозволяє плисти за маршрутом «Київ-Одеса» і входити в Дунай.

Як ми вже говорили раніше, потенціал водного туризму в Україні, особливо в Києві, далекий від реалізації. Цьому є декілька причин, перша – технічний стан практично всіх туристичних човнів, придатних для туристичних перевезень. Майже 100% зареєстрованих в Україні суден були побудовані в 1970-х роках, тому витрати на технічне обслуговування та оновлювальний ремонт часто перевищують 50% вартості турпродукту.

Другою причиною дорожнечі водних подорожей є енерговитрати пасажирських суден, особливо швидкісних. Наприклад, «Ракета» або «Метеор» оснащуються модифікаціями авіаційних двигунів, і, відповідно, їх витрата палива під час експлуатації також близький до авіаційних норм. Через це підприємцям доводилося виставляти високу кінцеву ціну на свою продукцію – минулого року оренда атракціону типу «Каштан» за годину коштувала 2 тис. грн, а година прогулянки під мостом у Києві – від 150 грн. . Також від пасажирів не забуваємо, що, на відміну від Південної Європи чи того ж Стамбула, судноплавство по Дніпру триває лише кілька місяців (в залежності від погодних умов), а в холодну пору року судна змушені зупинятися на спеціальних пристанях – ось такій. збільшить вартість його власника.

Висока вартість продуктів водного туризму призводить до того, що сучасні технології, такі як багатомовні оголошення чи обладнання для залів для курців, поширене на туристичних суднах країн ЄС, майже не використовуються на українських суднах. Крім того, підприємці, які намагаються отримати максимальний прибуток від своєї діяльності, застосовують у своїй діяльності «принцип маршрутки», тобто завантажують човни до максимально дозволеного ліміту (іноді його перевищують, що ставить під загрозу безпеку туристів). Подорож на човні була переповнена натовпом, гучною музикою (часто низькоякісною російською попсою), яка грала з динаміків, тютюновим димом і майже необмеженою пропозицією дорогих алкогольних напоїв на борту. Звісно, бувають винятки з описаних картинок, але, як правило, цивілізовані виробники коштують набагато дорожче типової київської «хлобки».

Як зазначили представники Внутрішнього морського пароплавства, показники існуючого туристичного потоку Дніпром поки що не дають можливості кардинально модернізувати, а тим більше закуповувати сучасні туристичні катери. Однак у деяких випадках рентабельність водно-

розважального туризму може значно зрости, що може призвести до значних інвестицій у галузь.

На нашу думку, необхідними передумовами для цього є:

- Оновлення та модернізація законодавства у сфері внутрішнього судноплавства (переважно щодо порядку використання шлюзів);
- Створення партнерських відносин між операторами водно-екскурсійних турів (річковими теплоходами) та операторами в'їзних турів, що дозволить пропонувати на ринку комплексні продукти. Це дозволить судноплавним компаніям підвищити завантаження існуючого флоту і таким чином підвищити прибутковість своєї діяльності;
- Максимально поширювати інформацію про ваші послуги на ринку, в тому числі використовувати сучасні методи розповсюдження (взаємодія з GDS, використання інтернет-маркетингу та SMM, взаємодія з вітчизняними та закордонними ЗМІ тощо);
- Підвищення якості обслуговування, відмова від принципу «маршрутки» та впровадження сучасних методів туристичного обслуговування.

На жаль, зараз ми переживаємо не найкращі часи для розвитку внутрішнього водного судноплавства, в тому числі з туристичною метою. Значна частина витрат припадає на дизельне паливо. Ціна значною мірою визначає вартість проїзду, тому, на жаль, вона не така доступна, як хотілося б. Крім того, судноплавні компанії сплачують круїзні податки, не користуючись шосе. Смішно, але це реальність нашого життя. Крім того, наступним є Закон про водний транспорт, який стягуватиме плату з судноплавних компаній за користування водними шляхами, що, у свою чергу, призведе до підвищення вартості доставки, що призведе до зниження попиту. На мій погляд, якщо країна хоче відродити водний транспорт, вона повинна лібералізувати умови роботи судноплавних компаній, а не душити нас новими податками.

Якщо мережа маршрутів розвиватиметься, з'являться неймовірні можливості для високошвидкісних парків, якщо туристичний ринок встигне

охопити ці напрямки. Ми готові створювати нові, іноді ексклюзивні напрямки. Але не завжди ми знаходимо місцеву ініціативу та бажання розвивати послуги для туристів, пропонуючи їм повний спектр продуктів – від їжі до сувенірів, дозвілля та якісного розміщення. Тому часто доводиться брати ініціативу в свої руки. Так, нам вдалося піти на сміливий крок і запустити рейси до Канева, колишньої президентської резиденції на Київських водосховищах у Межигір'ї та Сухолуччі. Ми вперше поїхали на річку Прип'ять в зону відчуження з нашим попутником.

Окремі туристичні компанії зацікавлені в повній доставці ексклюзивних турів. Таких маршрутів небагато, і вартість набагато вища, але для одноденних поїздок і разових подорожей це цілком прийнятно. Ми не туристична компанія, хоча нам час від часу потрібно «підштовхувати» галузь. «Ракети» – це атракціон і водночас частина подорожі чи емоція подорожі. Більшість туроператорів звикли грати за правилами, але в зв'язку з тим, що попит на внутрішні подорожі та водний транспорт знову зростає, настав час відкривати нові землі. Питання в тому, як здивувати клієнтів і яке враження вони залишать.

Круїзні лайнери по Дніпру та Дунаю повертаються, а це означає, що іноземним туристам цікаво відвідувати Україну, і ми готові бути приємно здивованими. У 2015 році ми відчували певну підозру щодо туристичних компаній. Зараз ми маємо план передзамовлення практично на всі навігації і готові співпрацювати з іноземними партнерами.

Спортсмени-вітрильники (Олімпійські ігри) і спортсмени водних видів спорту, в тому числі водного туризму. У цьому напрямку (щодо участі у вітрильному туризмі у вищезазначених категоріях) необхідно продовжувати роботу. Наразі на рівні ФСТУ є відповідна нормативна база, але вона потребує вдосконалення.

Чимало організаційних проблем пов'язано з тим неприємним фактом, що наша країна успадкувала найгірше від СРСР, особливо правила

прикордонного режиму та бюрократію спостереження за малим флотом від епохи залізної завіси.

Існуючі прикордонні режими ускладнюють проведення спортивних змагань і змагань у морських районах.

Вимоги та правила реєстрації та огляду флоту торговельних і розважальних флотів не враховують специфіку спортивного туризму. Наказ Міністерства молоді та спорту (№ 671 від 10.06.2005 р.) про затвердження Постанови Комітету Реєстру вітрильного спорту та туризму вирішує лише малу частину питань. Насправді туристичні судна звільнені від податків, як і прогулянкові катери, але «Сертифікат побудови спортивної туристичної вітрильної яхти» не підтверджує її власності чи права плавати під прапором. Тому «сертифікат» є лише додатком до існуючих човнових квитків, а легально оформлені човнові квитки – це фактично лише серійні човни або човни, побудовані за затвердженими проектами (тому більшість туристичних флотів є самобудом). окремі предмети) і пов'язані зі значними матеріальними витратами. У вищевказаних нормативних актах немає чіткого положення про право технічного комітету та визначати район і умови плавання та проводити технічний огляд.

Немає затверджених правил проведення ігор та екскурсій, а також конкретних робіт на базі ФГТУ.

Крім здібностей, рівень матеріальної частини також відіграє дуже важливу роль у безпроблемній участі у змаганнях з вітрильного туризму. При цьому змагальний човен може бути в два-три рази дорожчим за човен, призначений для походів і тренувань. Ця ситуація значно зменшує стимули змагатися для багатьох членів екіпажу, які не можуть витратити чотиризначні цифри (євро), щоб залишатися конкурентоспроможними.

Для розвитку змагань з вітрильного туризму сподіваються створити умови для зменшення залежності спортивних результатів від розміру гаманця. Однією з можливостей є помістити останню частину сірника на монотипію. Однак незрозуміло, як вони забезпечуватимуть конкуренцію.

Сьогодні для водного туризму настала ще не найкраща епоха, і про інвестиційну привабливість цієї галузі не може бути й мови. До 2014 року потік туристів з Росії та інших пострадянських країн істотно впливав на доходи пасажирського парку. В даний час він значно скоротився - в рази, поки його не замінили туристи з інших європейських країн. Сподіваюся - зараз.

З іншого боку, за останні роки кількість різноманітних розважальних закладів у Пекіні подвоїлася, і конкурувати за туристів стає все складніше. Клієнти стають більш вимогливими, а їхня платоспроможність знизилася через нинішній стан української економіки. Не можу не згадати, що більшість підприємств внутрішнього водного транспорту мають судна, побудовані ще за радянських часів. Незважаючи на модернізацію, більшість існуючих кораблів морально застаріли.

Для покращення бізнес-середовища, як і в інших галузях, має бути чітка та прозора нормативна база, яка забезпечує рівні умови для всіх учасників ринку.

Тим не менш, наша компанія планує запроваджувати нові проекти та маршрути, якщо позицію не залишить. Наприклад: програми для дітей, музичні програми для пар, індустриальний Київ для зацікавлених і маршрути в Конча-Заспу для допитливих.

Ми готові співпрацювати з усіма, хто хоче співпрацювати. Ми тісно співпрацюємо з київськими касами та кіосками туристичної інформації. Ми користуємося послугами посередників для оренди гідроциклів для різноманітних заходів. Ми співпрацюємо з Київською профспілкою. Наразі участь у GDS для нас неактуальна, але з розвитком ринку все буде змінюватися.

Найбільша проблема водного транспорту – це те, до чого українці звикли за останні 20 років. Крім того, питома вартість річкових пасажирських перевезень вища, ніж залізничних пасажирських перевезень (які також субсидуються) або автобусних перевезень. Тому повернути людей до

річкового судноплавства вкрай важко. Крім того, водний транспорт в нашому кліматі має сезонний характер, що обмежує динаміку їх зростання.

Тому галузь опинилася в дуже скрутному становищі. Але в останні роки через економічну ситуацію, події на сході та в Криму люди почали більше подорожувати Україною. Водний транспорт дарує додаткові емоції та можливості. Тож, на мій погляд, вона стає все більш перспективною як інвестиційна галузь.

Високошвидкісний парк, який ми змогли придбати та відновити за рахунок власних ресурсів, був одноразовою інвестицією. Проте зараз ми посилюємо наші інвестиції в пасажирський парк однієї з найбільших вантажних компаній. Фінансово-промислові групи теж можуть собі це дозволити, але тільки якщо пасажирський парк буде прибутковим. Інакше прагматизм врешті-решт візьме верх і пасажирський парк знову буде кинуто в крижану проваллю для продажу за кордон або знищення.

РОЗДІЛ 3. ПЕРСПЕКТИВНІ НАПРЯМИ РОЗВИТКУ ВІТРИЛЬНОГО ТУРИЗМУ В УКРАЇНІ

3.1. Проблемні аспекти розвитку вітрильного туризму на теренах України

Європа має берегову лінію протяжністю 68 000 км, що набагато довше, ніж у Сполучених Штатів і Росії (Європейське агентство з навколишнього середовища, 2020). Довга берегова лінія відкриває великі можливості для розвитку вітрильного туризму. Європа має 4500 пристаней з 1,75 мільйонами причалів і загальним човновим парком із 6,3 мільйона суден (Vlašić, Poldrugovac, & Janović, 2019). Сектор морського туризму в Європі створює 234 000 робочих місць і приносить 28 мільярдів євро щорічного доходу. Тридцять шість мільйонів громадян Європейського Союзу регулярно беруть участь у човнових заходах, утримуючи близько шести мільйонів суден у європейських водах (Ivanić, Hadžić, & Mohović, 2018).). Як один із секторів європейського туризму, який найшвидше розвивається, протягом останніх 30 років вітрильний спорт постійно розвивався (Європейський парламент, 2019).

Вітрильний туризм відрізняється від інших видів відпочинку на природі і туризму складністю чинників, що впливають на нього, і характерними особливостями вітрильних туристів. Вітрильний туризм є частиною морського туризму, який визначається як багатофункціональна туристична діяльність з вираженим морським компонентом (Luković, 2013 , р. 15). Вітрильний туризм передбачає навігацію (Luković, 2013), пересування по воді та з водою (Rhoden & Kaaristo, 2020), перебування туристів на власних або зафрахтованих суднах (Luković, 2013), а також різноманітні морські заходи та розваги (Mikulić, Krešić, & Кожич, 2015). Перехід від одного порту/пристані до іншого, різноманітність портів і пристаней, а також потреба в судні відрізняють вітрильний туризм від інших видів дозвілля (Luković,

2013). На досвід вітрильного туризму суттєво впливають п'ять атрибутів, включаючи основні послуги пристані, враження від берегових місць призначення, чартерні продукти, продукти підтримки пристаней та основні атрибути призначення (Mikulić et al., 2015). Крім того, вітрильні туристи мають відмінні характеристики порівняно з масовими туристами. Вітрильні туристи – це часто чоловіки старше 50 років з високим освітнім рівнем (Карибська туристична організація, 2016 ; Європейська комісія, 2016), і вони хочуть насолоджуватися природою, свободою та гнучкістю (Бутовський, 2018). Окрім Європи, зростає інтерес до розвитку вітрильного туризму в інших частинах світу, причому Китай та Індонезія є двома яскравими прикладами (Mai, 2017 ; Республіка Індонезія, 2017 ; To & Lee, 2018).

Більшість відповідної дослідницької літератури зосереджено на фізичних аспектах розвитку прибережних територій і морських пристаней, особливо щодо екологічних впливів і стійкості (Łapko, Strulak-Wójcikiewicz, Landowski, & Wieczorek, 2019 ; Silveira, Santos, & Perna, 2018). , безпека плавання та зв'язок (Benevolo & Spinelli, 2018 ; Kasum, Mikuličić, & Kolić, 2018), а також вплив вітрильного туризму на місцеву економіку (Ivanić, Hadžić, & Mohović, 2018). Дивно, але дуже мало досліджень вивчали задоволеність вітрильним туризмом (Gračan & Uran, 2002 ; González, González, & Ledesma, 2018).). Ці спостереження свідчать про те, що в існуючій туристичній літературі існує велика прогалина, і що потрібен аналіз вимог і рівнів задоволеності вітрильними туристами.

Задоволення вітрильників має велике значення для морських напрямків і туристичного бізнесу. Без адекватного розуміння задоволеності вітрильного туризму це створюватиме перешкоди для розвитку вітрильного туризму та задоволення рекреаційних потреб туристів. Задоволені туристи, які повертаються до місць призначення, є важливими, оскільки витрати на утримання клієнтів нижчі, ніж на отримання нових. Навпаки, незадоволені туристи можуть завдати шкоди напрямкам, оскільки вони можуть вибирати нові напрямки, скаржитися або створювати негативні слова (East, Wright, &

Vanhuele, 2013 ; Song, van der Veen, Li, & Chen, 2012). Більшість досліджень підтвердили, що задоволеність суттєво впливає на наміри щодо повторного викупу та рекомендації з уст в уста (Lee, 2015).). Крім того, задоволення від поїздки у відпустку впливає на рекреаційний досвід людей, що додатково впливає на якість їхнього життя (Song et al., 2012). Відсутність розуміння задоволеності вітрильників може спричинити труднощі в оптимізації якості обслуговування та туристичних вражень.

Вітрильні туристи суттєво відрізняються від масових туристів (Butowski, 2018), тому результати попередніх досліджень щодо задоволеності місцем призначення можуть не стосуватися їх. Тому зараз надзвичайно важливо осмислити задоволеність вітрильного туриста. У літературі вказується, що задоволення туристів створюється через поєднання різних атрибутів місць призначення та факторів туристичного досвіду (Albayrak & Caber, 2013). Для вітрильного туризму атрибути пристані відіграють вирішальну роль у впливі на враження від плавання та задоволеність туристів, тому це дослідження розглядало задоволеність вітрильного туриста шляхом вивчення різних атрибутів місць призначення для пристаней.

Україна має великий потенціал для розвитку водного туризму, і тут є 163 річки довжиною понад 100 кілометрів. У розвитку водних шляхів з Європи через Дунай і притоки Вісли до Дніпра, Трансністрії, Нанбуга та ін., відкривалися майже необмежені можливості. В Україні понад 70 тисяч річок, тисячі озер і водосховищ, її територія омивається двома морями. Існують також підземні водні шляхи в печерах, які тягнуться на сотні кілометрів і практично не досліджені. Густота річкової мережі в різних регіонах значно відрізняється, що визначається кліматичними умовами та особливостями рельєфу [1, с. 234].

Водний туризм є формою активного туризму. Водні подорожі та сплави зазвичай здійснюються на туристичних човнах (зазвичай складних

грибних байдарках, катамаранах, плотах, човнах тощо) по річках, струмках, океанах, водосховищах.

Водний туризм характеризується: вибором цільових рекреаційно-пізнавальних закладів; визначенням маршрутів, протяжності та тривалості; визначенням організаційних місць зупинок; розробкою спортивних планів; вибором оптимального матеріально-технічного забезпечення та схем групування; вибором засобів пересування. (човен, каяк, каное та ін.); вибір режиму та оптимального харчування; розподіл обов'язків для кожного учасника групи [2, с.13]. Існує кілька підвидів водного туризму: рафтинг, вітрильні тури, каякінг, каньйонінг (перетин каньйонів без допомоги плавучого обладнання), віндсерфінг, вейкбордінг. Сплав по річці – це вид водного туризму, який останнім часом набирає популярності. Йдеться про спуск вниз за течією. Зазвичай це робиться на каяках, катамаранах, плотах і човнах. Байдарка — це невеликий легкий човен, що приводиться в рух веслами.

Байдарки поділяються на спортивні та туристичні, а за пасажиромісткістю — на одномісні, двомісні та тримісні. Катамаран - це катамаран з двома корпусами, з'єднаними каркасом. Існують рафтинг-катамарани, для сплавів по річках, і вітрильні катамарани для подорожей, в тому числі і по морю, під час плавання. Плоты бувають різних конструкцій і пересуваються з невеликою швидкістю за допомогою водних течій. Рафтинг - це те ж саме, що і рафтинг, але в більш екстремальній формі. Для цього використовується особливий вид надувного човна - «рафт», звідки і пішла назва проекту водного туризму. Плоты стійкі, зручні в управлінні, зазвичай розраховані на 6-8 осіб. Зазвичай рафтинг проходить у швидкоплинних водах гірських річок.

Рафтинг – командний вид спорту. У кожного в команді своя роль, а плавне та безпечне проходження маршруту залежить від злагодженості рухів усіх учасників. Вітрильний туризм – найромантичніший вид водного туризму. Це захоплюючий відпочинок для тих, хто віддає перевагу романтичному

відпочинку на природі. У внутрішньому туризмі чітко виділяється окремий вид діяльності – оздоровчо-спортивний туризм. Організаційно-методичними центрами розвитку оздоровчо-спортивного туризму є туристичні товариства та управління [1].

Найбільший в Україні туристичний клуб, що представляє всі види туризму, в тому числі водний: туристичні клуби КПІ "Глобус", "Гряда", "Університет" та ін. (Київ), туристичні клуби "Бригантіна", "Горизонт", "Локомотив" чекати. (Дніпро), «Меркур» (Вінниця), Обласна спортивно-туристична спілка (Тернопіль) та ін. Враховуючи проблеми, з якими зіткнувся активний туризм у розвитку останнього десятиліття ХХ століття, для покращення ситуації 22 вересня 2000 року туристично-спортивна спільнота створила Українську спортивну туристичну спілку. Вона орієнтована на розвиток різних видів спортивного туризму, в тому числі водного [4].

Сплави річками спеціальними човнами мають перспективне майбутнє в Україні і вони можуть знайти широке застосування в наданні туристичних послуг [2]. До основних факторів, що впливають на розвиток водного туризму в Україні, належать: велика кількість водних ресурсів, ландшафт України, наявність такого туристичного попиту. До недоліків у розвитку водного туризму можна віднести: недостатнє рекламно-інформаційне забезпечення, слабе управління культурою туризму, низьку якість послуг і нестабільну матеріальну базу [3, 147].

В Україні можливе ширше використання водного туризму. моя країна має достатні водні ресурси, гуманістичний потенціал та історичні передумови для розвитку водного туризму. Однак, незважаючи на величезні потенційні можливості, активна індустрія туризму в Україні все ще недостатньо розвинена. До практичних проблем його розвитку можна віднести: недостатню рекламно-інформаційну забезпеченість, слабку культуру менеджменту туризму, недостатню якість обслуговування, невідповідність матеріальної бази та якості обслуговування міжнародним вимогам тощо.

3.2. Перспективи становлення вітрильного туризму в країні

Вітрильний спорт, один із видів морського туризму, є швидкозростаючим сектором із 30-річним безперервним зростанням.

Значні інвестиції вітрильних туристів також можна побачити у зростаючому попиті на більший комфорт на борту вітрильних човнів, де вони тепер мають більше зручностей, таких як системи згортання гротів у щоглах і гиках, а також мають більш складне навігаційне обладнання. Під час плавання сама подорож є важливою частиною загального досвіду, включаючи зручності на березі та напрямки, які відвідують туристи (Європейська асоціація човнів, 2013).

Початківцям рекомендується пропливати перші кілька кілометрів за хороших погодних умов у невеликих безпечних водах. Коли у вас сформувалася впевненість у своїх силах і можливостях корабля, в негоду і шторм потрібно виходити в море саме в цьому ж водоймі, це можливість перевірити вітрильну техніку корабля і навички екіпажу. Однак надійність корпусу та інших частин судна найкраще перевіряти під час перегонів у прибережній зоні, що дозволяє проводити такі перевірки в екстремальних умовах, якщо організатори перегонів передбачають відповідні заходи безпеки. Отримавши необхідний досвід роботи з узбережжям, ви можете відправлятися в морські подорожі на значні відстані від узбережжя.

моя країна має великий потенціал для розвитку водного туризму, і тут є 163 річки довжиною понад 100 кілометрів. Заняття рафтингом стають все більш популярними. Сьогодні водний туризм в Україні розвивається в рамках відпочинкового, спортивного та екстремального туризму. Найбільші туристські клуби України, в яких представлені різні види туризму, в тому числі і водний: турклуб КП «Глобус», «Гряда», «Університет», та ін. (м. Київ), турклуб «Пілігрим» (м. Донецьк), туристські клуби «Бригантина», «Горизонт», «Локомотив» та ін. (м. Дніпропетровськ), «Меркурій» (м. Вінниця), Обласний спортивно-туристський клуб (м. Тернопіль) та ін. Певний внесок у розвиток водного туризму зроблено ХОТСС. У 2013 році у

видавництві «Золоті сторінки» був виданий путівник «Водні маршрути України по річках Лівобережжя», укладачі О.Шостенко та О. Палант.

До основних факторів, що впливають на розвиток водного туризму в Україні, належать: велика кількість водних ресурсів, ландшафт України, наявність такого туристичного попиту. До недоліків розвитку водного туризму можна віднести: слабе рекламно-інформаційне забезпечення, низьку якість матеріально-технічної бази, якість послуг, що не відповідає міжнародним вимогам, відсутність загальних методів розвитку фізичної підготовленості спортсменів водного туризму.

Слабка техніко-тактична підготовка учасників та керівників походів та екскурсій. До того ж, на жаль, розвиток водного туризму відбувався лише на території великих річок, без урахування малих річок. Проте, за останніми даними, в Україні налічується 63 029 малих річок і водних шляхів загальною протяжністю 185 800 км. Всі вони знаходяться в різних куточках країни і своєю красою вражають. Ще однією серйозною проблемою є недотримання правил безпеки комерційними туристичними компаніями. Рятувальні жилети обов'язкові під час подорожі. Якщо поїздка по гірській річці з кам'янистими струмками і кам'янистими берегами, то обов'язковий захисний шолом, шолом (мотоциклетного типу), що захищає голову від падаючих каменів.

Для вирішення перерахованих вище проблем необхідно:

1. Прагніть до груп водних атракціонів різного віку та рівня фізичної підготовки.
2. Розкрити особливості підготовки туристів-водників на етапі попередньої базової підготовки та визначити схеми дозування навантаження для спортсменів-початківців в період їх адаптації; розробити методи психологічної підготовки.
3. Удосконалити інфраструктуру та узагальнити досвід з виготовлення спорядження для водного туризму.
4. Організувати водні походи не тільки по великих річках, але і по малих.

5. Приділяти особливу увагу правилам безпеки не тільки при проведенні спортивних походів та подорожей, але при організації походів вихідного дня.

6. Комерційним структурам здійснювати більш тісні зв'язки з клубами туристів, туристсько-спортивними союзами і федерацією спортивного туризму.

Значною мірою будь-який турист, який бажає дослідити місце призначення протягом певного періоду часу, повинен розглянути формулювання маршруту (тобто, які місця відвідати та в якому порядку). Вирішення проблеми планування ускладнюється, коли мандрівники недосвідчені, перебувають у незнайомій місцевості або в районі, де багато можливих альтернатив. Таким чином, алгоритмічні підходи до створення рекомендацій щодо маршруту досліджувалися в минулій літературі, намагаючись вирішити проблему проектування туристичної поїздки, TTDP. У TTDP подорож моделюється за допомогою графіка, де вузли представляють POI у пункті призначення та з'єднані зваженими ребрами, що представляють можливість подорожувати між ними. Розширенням цієї проблеми є проблема планування відпустки (VPP), визначена, у якій турист визначає ширшу територію для відвідування, яка може включати кілька напрямків, і кожен пункт призначення пов'язаний з діапазоном POI.

TTDP та пов'язані з ним розширення походять від проблеми орієнтування, OP, успадковуючи обмеження, згідно з якими користувачі мають заздалегідь визначений бюджет часу, який повинен покривати подорож до POI і час перебування в кожному POI, і що кожен вузол можна відвідати лише один раз. Наявність бюджету часу означає, що користувач не може відвідати всі POI під час подорожі, а мета полягає в тому, щоб знайти маршрути, які максимізують прибуток. Цей прибуток є значенням, прикріпленим до кожного вузла, тобто показником, який використовується як проксі для вимірювання потенційної вигоди користувача від відвідування

POI. Таким чином, якість рекомендації оцінюється сукупним прибутком, який можна отримати від неї, порівняно з іншими варіантами.

У TTDP основним обмеженням є доступний бюджет часу, оскільки будь-який шлях повинен вести від початкового до кінцевого вузла в межах цього бюджету. Таким чином, часова довжина будь-якого кандидатського шляху повинна вписуватися у відповідний бюджет. Щоб вирішити проблему, необхідно знати час подорожі між будь-якою парою вузлів, а також час перебування на кожному вузлі. Час у дорозі можна обчислити, використовуючи припущену середню швидкість на основі виду транспорту та відомої відстані між вузлами. Обидва ці показники можуть бути отримані з API служби навігації (наприклад, Google Maps) або навіть змодельовані імовірнісним способом. Більш реалістичні розрахунки можуть включати історичні дані про швидкість трафіку або інші оцінки, засновані на аналітиці великих даних.

Час перебування на кожному вузлі можна моделювати статично чи випадково, або він може базуватися на фактичних даних, наприклад, зібраних із соціальних мереж на основі POI за POI (Friggstad та ін. 2018), або оцінюватися на основі середнього перебування час для ряду POI, що належать до однієї категорії. Крім того, необхідно визначити відповідні показники для значення прибутку кожного вузла. Ці показники можуть базуватися на низці об'єктивних і суб'єктивних спостережень. Таким об'єктивним показником може бути популярність POI у соціальній мережі, наприклад, виміряна кількістю лайків, реєстрацій, фотографій, зроблених у певному місці. Суб'єктивні показники зазвичай передбачають побудову профілю користувача та його вподобань щодо різних категорій POI або показників власної поведінки користувача в минулому, наприклад реєстрації в місцях подібної категорії в інших місцях.

Зрештою, якість створеного маршруту має бути якимось чином оцінена, і цього можна досягти кількома способами. У деяких літературних прикладах результати алгоритму оцінюються реальними відвідувачами. Якщо

доступні дані про маршрут подорожі в реальному житті, для вимірювання якості запропонованого маршруту можна використовувати традиційні показники, такі як точність, запам'ятовуваність і оцінка F1. Оцінку на основі евристики можна використовувати, якщо фактичні туристичні дані недоступні, використовуючи такі показники, як загальна кількість рекомендованих POI (іноді також розглядається як різниця з максимальною кількістю POI, указаною користувачем), сума популярності POI, вирівнювання рекомендованих категорій POI відповідно до інтересів користувачів, довжини маршруту та різноманітності категорій POI у маршруті.

У контексті рекомендацій щодо вітрильної подорожі є дві підпроблеми, які заслуговують на подальше обговорення. По-перше, вибір відповідних місць причалу для використання як вузлів графіка, а по-друге, щоб визначити відстані (і, отже, час подорожі) між ними. Далі ми обговоримо попередню роботу в цих двох областях.

У будь-якій туристичній системі, заснованій на POI, дані про ці POI повинні бути змодельовані, щоб дозволити їх просторові та семантичні запити. Для вітрильного спорту основним типом POI є місця причалів (тобто гавані, пристані чи інші точки стоянки), оскільки вони будуть основними пунктами зупинки під час подорожі. Система може вибирати варіанти стоянки з великої кількості в певній зоні призначення, застосовуючи фільтри до інформації про їхнє розташування та зручності на місці чи поблизу. Ці фільтри можна використовувати для зменшення набору вузлів-кандидатів у класичній програмі TTDP, а також для визначення індивідуального прибутку для кожного вузла.

Яхтери зацікавлені не лише у зручностях на місці (наприклад, наявність палива, води, електрики, утилізації відходів, послуг з ремонту тощо), а й у пропозиціях послуг поблизу. Такі пропозиції можуть стосуватися близькості та типу закладів харчування, розваг, культурних і спортивних заходів, можливостей для покупок та інших факторів, пов'язаних із індустрією туризму. Тому необхідно розробити метод представлення цієї інформації у

формі запиту. Один із підходів полягає в моделюванні місць як точок інтересу (POI) у реляційній базі даних із просторовими розширеннями. Цей підхід вимагає специфікації фіксованої схеми та здатний визначати просторові зв'язки між POI, наприклад відповідати на запити щодо наявності POI в радіусі або обмежувальній рамці. Інший підхід полягає в моделюванні POI як семантичних даних через онтології. Ці уявлення забезпечують більшу гнучкість у представленні рівнів абстракції, можуть використовуватися для інтеграції наборів даних POI незалежно від постачальника, можуть використовуватися для логічного висновку щодо нових даних і для надання рекомендацій користувачам служб на основі POI. Ще одна перевага представлень на основі онтології полягає в тому, що їх можна використовувати для пошуку POI, які відповідають профілям та інтересам користувачів.

На відміну від наземного транспорту, де інфраструктура (дороги, залізниці) є фіксованою, морський маршрут представляє зовсім іншу проблему, оскільки немає «фіксованих» маршрутів між будь-якими двома портами. Теоретично вітрильне судно може вільно йти будь-яким курсом між двома заданими точками шляху в межах певних фізичних обмежень (наприклад, воно не може рухатися по суші). Тому проблема визначення шляхів є більш складною. Один підхід, полягає в тому, щоб спочатку провести пряму лінію між маршрутними точками, а потім ітеративно «штовхнути» серединну лінію сегментів ортогонально до води (якщо вони наземні), доки не буде згенеровано маршрут, який уникатиме суші.

Таким чином, світ моделюється як велика сітка або графік, де кожен квадрат сітки або вузол графа представляє площу в кілька км . Хоча цей підхід може досить добре працювати на планетарному масштабі, він менш підходить для вітрильних суден для відпустки, де потрібна краща роздільна здатність, щоб краще зафіксувати поведінку човнів, які обіймають узбережжя та уникають рифів. Щоб визначити більш реалістичні представлення життєздатних графіків морських маршрутів, дослідники нещодавно

звернулися до наявності даних автоматичної системи ідентифікації, яка містить безперервну інформацію про положення та тип судна (. Ці дані дозволяють будувати навігаційні графіки, які точно відповідають реальній практиці, як це продемонстровано реальними суднами. Використання даних AIS для планування морських маршрутів було комерціалізовано SeaRoutes,Виноска5 , хоча надані послуги призначені для торгового флоту (маршрутизація вантажних суден) і абсолютно непридатні для вітрильного відпочинку.

ВИСНОВКИ

З теоретичної точки зору це дослідження сприяє розумінню нового феномену вітрильного туризму. Попередня література з вітрильного туризму в основному обговорювала питання сталого розвитку застосування технологій і лише кілька досліджень вивчали задоволеність вітрильників; однак увага була зосереджена на характеристиках марин або послугах у конкретних пунктах призначення (наприклад, Хорватія та Кабо-Верде). Оскільки в цих дослідженнях застосовувався підхід тематичних досліджень, узагальнення дослідження було обмеженим. Досі немає розуміння того, як різні атрибути пристані впливають на задоволеність вітрильників. Таким чином, це дослідження подолало прогалину в літературі, прийнявши модель Кано для вимірювання 14 атрибутів пристані.

Було виявлено, що чисті санітарні умови, ставлення до обслуговування співробітників пристані, підключення до води та електрики, погода та чиста територія пристані були п'ятьма найважливішими атрибутами, які розглядали вітрильні туристи. Крім того, атрибути були розділені на чотири категорії: обов'язкові, одновимірні, привабливі та байдужі. Чотири категорії по-різному впливають на підвищення задоволеності та зменшення незадоволення. Серед усіх атрибутів марини чистота санітарних приміщень може як збільшити задоволення, так і зменшити невдоволення. Ставлення до обслуговування є одним із найважливіших обов'язкових атрибутів, який ефективно зменшує незадоволеність. Культурно-розважальна діяльність важливіша за інші привабливі атрибути, такі як туристичний інформаційний центр, ресторани на території пристані та продуктові магазини на території та за її межами. Ці висновки заповнюють прогалину в літературі та сприяють покращенню розуміння того, як різні атрибути пристані впливають на рівень задоволеності туристів, які плавають під вітрилом, і є вказівками для проектування та управління напрямками пристані, які створять вищий рівень задоволеності відвідувачів.

Крім того, це дослідження розширило використання моделі Кано в дослідженнях туризму та рекреації, застосувавши її для вивчення атрибутів пристані. Це дослідження демонструє, як застосувати модель Кано для перевірки атрибутів напрямків плавання. Модель Кано також можна використовувати для дослідження різноманітних видів туристичних продуктів, таких як парки, атракціони, курорти, ресторани, готелі, казино та інші. Він не тільки класифікує атрибути за різними категоріями відповідно до їхньої ролі у впливі на рівень задоволеності туристів, але також кількісно визначає, до якої міри ці атрибути підвищують задоволеність і зменшують незадоволеність. Таким чином, застосування моделі Кано є корисним доповненням до ряду інструментів для вимірювання задоволеності від туризму та пропонує унікальні перспективи щодо задоволеності та незадоволення.

Натомість модель Кано наголошує на залежності рівнів задоволеності та незадоволеності. Наприклад, покращення ефективності деяких атрибутів (доступ до гарячої та холодної води, підключення до води та електрики для човна) безпосередньо не призведе до підвищення задоволеності, але їх відсутність призведе до незадоволення. Крім того, відносно низька продуктивність деяких атрибутів (наприклад, продуктові магазини в межах пристані) не викличе незадоволення, тоді як краща продуктивність призведе до задоволення.

З практичної точки зору, результати моделі Кано та коефіцієнти задоволеності клієнтів дають зрозуміти майбутні стратегічні управлінські рішення для зацікавлених сторін морських напрямків, таких як організації морських напрямків, місцеві органи планування, агентства морських охоронюваних територій та інші, відповідальні за розвиток узбережжя та захисту.

По-перше, у пристанях для яхт повинні бути чисті санітарні умови, оскільки чистота прямо залежить від задоволеності вітрильників. Чистіші санітарні приміщення викликають більше задоволення, тоді як нечисті

санітарні приміщення викликають незадоволення. Таким чином, мари́ни повинні приділяти особливу увагу санітарним умовам, які є атрибутом, який ефективно впливає на задоволеність клієнтів. П'ять обов'язкових атрибутів, у тому числі ставлення співробітників пристані до обслуговування, хороша ширина та функціональність причалів, доступ до гарячої та холодної води, підключення води та електрики для човна, а також чистота території пристані, є «нижчими»: пристань пункти призначення повинні забезпечити хорошу продуктивність, щоб уникнути незадоволення.

Сім привабливих атрибутів можна використовувати для отримання конкурентних переваг, такі як туристичний інформаційний центр, ресторани на території пристані, продуктові магазини на території пристані, особиста безпека, культурні та розважальні заходи, магазини та ресторани в прилеглих районах, а також менше скупчення людей. Наприклад, якщо пристань має дуже хороші продуктові магазини, ця точка призначення може рекламувати свої покупки, щоб залучити більше відвідувачів і виділитися з-поміж інших пристаней. Місцеві органи планування повинні враховувати ці привабливі атрибути при плануванні пристані. Розвиток мари́ни вимагає зусиль усіх зацікавлених сторін. Крім того, погода є важливим атрибутом для вітрильного туризму.

Місцеві органи планування повинні враховувати ці привабливі атрибути при плануванні пристані. Розвиток мари́ни вимагає зусиль усіх зацікавлених сторін. Крім того, погода є важливим атрибутом для вітрильного туризму.

Це дослідження може бути використано як інструмент для менеджерів вітрильного туризму для підтримки майбутніх стратегічних управлінських рішень. Він дає уявлення про їхні цільові ринки, а також визначає атрибути, важливі для вітрильних туристів для досягнення високого рівня задоволеності, і показує наслідки задоволення та незадоволення. Глибше знання цільових ринків може допомогти посилити маркетингову діяльність, переконавшись, що цільові ринки охоплені та виправдані їхні очікування. Оцінка впливу

різних атрибутів на враження та задоволення відвідувачів допоможе пристаням для яхт забезпечити наявність атрибутів пристаней, які є життєво важливими для підвищення задоволеності відвідувачів та уникнення невдоволення.

Для вирішення вище перерахованих проблем необхідно:

1. Залучити різних за віком і фізичною підготовленістю контингентів до водних походів.

2. Розкрити особливості підготовки туристів-водників на етапі попередньої базової підготовки та визначити схеми дозування навантаження для спортсменів-початківців в період їх адаптації; розробити методи психологічної підготовки.

3. Удосконалити інфраструктуру та узагальнити досвід з виготовлення спорядження для водного туризму.

4. Організувати водні походи не тільки по великих річках, але і по малих.

5. Приділяти особливу увагу правилам безпеки не тільки при проведенні спортивних походів та подорожей, але при організації походів вихідного дня.

6. Комерційним структурам здійснювати більш тісні зв'язки з клубами туристів, туристсько-спортивними союзами і федерацією спортивного туризму.

Таким чином, в Україні можливо більш широке використання водного туризму. В країні є достатні водні ресурси для розвитку водного туризму, кадровий потенціал, історичні передумови, а також сучасне туристське спорядження

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Ангелко І. В. Сучасний стан та перспективи розвитку туристичної галузі в Україні / І.В.Ангелко // Український соціум, 2014. № 2. – С. 71-79.
2. Бакурова А. В. Основні проблеми туристичної галузі. URL: http://tourlib.net/statti_ukr/bakurova.htm
3. Бейдик О. О. Рекреаційно-туристичні ресурси України: методологія та методи аналізу, термінологія, районування / О.О.Бейдик. – К.: ВПЦ «Київський університет», 2012. – 395 с.
4. Бейдик О.О. Рекреаційні ресурси України: Навчальний посібник / О.О.Бейдик. – К.: Альтерпрес, 2015. – 400 с.
5. Биркович В. І. Удосконалення державного регулювання розвитку туризму на регіональному рівні / В.І.Биркович // Стратегічні пріоритети, 2014. №. 4(5). – С. 157-163.
6. Бондаренко І.Г. Основи спортивного туризму в рекреаційній діяльності: збірник наукових праць / І.Г. Бондаренко, О.В.Бондаренко. – Харків: ХДАФК, 2016. – 358 с.
7. Васильєв Ю.С. Использование водоемов и рек в целях рекреации/ Ю.С. Васильєв, В.А. Кукушкин. – Л.: Гидрометеиздат, 1988. – 230 с.
8. Вишневський В.І. Гідрологічні характеристики річок України./ В.І. Вишневський, О.О. Косовець. – К.:Ніка-Центр, 2003.–324 с.
9. Вишневський В.І. Річки і водойми України. Стан і використання./ В.І.Вишневський. – К.: Віпол, 2000. – 230 с.
10. Водний туризм: національний та міжнародний досвід / Б.І.Корпан // Матеріали наукової конференції з міжнародною участю. – Львів, 2021. – 84с.
11. Всесвітня туристична організація UNWTO. URL:<https://www.unwto.org/>
12. Грабовський Ю.А. Спортивний туризм. Навч. посібник / Ю.А. Грабовський, О.В. Скалій, Т.В. Скалій. – Тернопіль: Навчальна книга - Богдан, 2009. – 304 с.

14. Грицак Ю.П. Організація самодіяльного туризму. Навчальний посібник для студентів спеціальності «туризм» / Ю.П. Грицак. – Харків: Екограф, 2008. – 164 с.
15. Державна служба статистики України. URL: <http://www.ukrstat.gov.ua/>
16. Деякі питання діяльності Державного агентства розвитку туризму: Постанова Кабінету Міністрів України від від 24 грудня 2019 р. № 1162. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1162-2019-%D0%BF#Text>
17. Домбровська С. М. Державне регулювання туристичної галузі України / С.М.Домбровська, О.М. Білотіл, А.Л. Помаза-Пономаренко. – Х. : НУЦЗУ, 2016. – 196 с
18. Жук І. З. Актуальні проблеми та перспективи управління туристичною індустрією в Україні // Актуальні проблеми та перспективи розвитку туризму в Україні: теорія і практика. Матеріали міжнародної науково-практичної конференції. – К., 2015. – С. 68-70.
19. Закон України «Про внутрішній водний транспорт. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1054-20#Text>
20. Закон України «Про туризм». URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/324/95-%D0%B2%D1%80#Text>
21. Кифяк В. Організація туристичної діяльності в Україні: навч. посіб./ В.Кифяк. – Чернівці: Книги XXI, 2017. – 300 с.
22. Кляп М.П. Сучасні різновиди туризму: навч. посіб. / М.П. Кляп, Ф.Ф.Шандор. – К.: Знання, 2011. – 334 с.
23. Котлубай В.О. Відродження прибережних пасажирських перевезень в системі морського туризму України // Збірник наукових праць Державного економіко-технологічного університету транспорту. Сер.: Економіка і управління, 2018. – № 26. – С. 36-42.
24. Личак І.С. Водний туризм: навчальний посібник /І.С. Личак, П.А.Хоменко. – Біла Церква, 2013. – 155 с.

25. Любіцева О. О. Туристичні ресурси України. Навчальний посібник / О.О.Любіцева. – К.: Альтерпрес, 2017. – 415 с.
26. Ляховська О. С. Круїзний туризм в Україні / О. С. Ляховська // Наукові записки Рівненського державного гуманітарного університету. – 2011. – Вип. 17. – Т. 2. – С. 25-30.
27. Методики гідрографічного та водогосподарського районування території України відповідно до вимог Водної рамкової директиви Європейського Союзу / В. В. Гребінь, В. Б. Мокін, В. А. Сташук, В. К. Хільчевський, М. В. Яцюк, О. В. Чунарьов, Є. М. Крижановський, В. С. Бабчук, О. Є. Ярошевич – К.: Інтерпрес, 2013. – 55 с.
28. Нездоймінов С.Г. Дослідження туристичного руху на водному транспорті в Україні / С.Г.Нездоймінов, Н.М. Андрєєва // Маркетинг і менеджмент інновацій, 2017. – №1. С. – 205-212.
29. Ніколаєнко А.А. Особливості організації водного туризму в Україні. / А.А.Ніколаєнко. – Умань: Видавець «Сочінський», 2015. – С. 144-145.
30. Пандемія COVID-19 та її наслідки у сфері туризму в Україні. URL: <http://www.ntoukraine.org/assets/files/EBRD-COVID19-Report-UKR.pdf>
31. Покоłodна М.М. Рекреаційна географія: навч. Посібник / М.М.Покоłodна. – Х.: ХНАМГ, 2012. – 275 с.
32. Положення від 11.10.2013 № 582. Наказ «Про затвердження Положення про Єдину спортивну класифікацію України». URL: <https://ips.ligazakon.net/document/RE24393?an=403>.
33. Розпорядження кабінету міністрів України від 30 травня 2018 року №430-р «Про схвалення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року». URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show>.
34. Сучасний стан законодавчого забезпечення туризму в Україні: проблеми та шляхи вирішення: Звернення учасників Всеукраїнських громадських слухань. Туристична Асоціація України. URL: <http://www.tourism.gov.ua/publ.aspx?id=322>.

35. Філіпов З.І. Спортивний туризм. Організація і методика спортивно-туристичної роботи. Навчальний посібник / З.І. Філіпов. – Дрогобич: Коло, 2010. – 344 с.
36. Шахова М.Ю. Поняття та види спортивного туризму / М.Ю, Шахова. – Одеса: ОНЕУ, 2019. – С.368-371.
37. Шупік Б. В. Зарубіжний досвід у регулюванні туризму / Б.В.Шупік // Держава та регіони. – 2018.–№1.–С. 200-207.
38. Ященко Ю.С., Зігунов В.М. Стан та проблеми розвитку водног (гребного) туризму в Сумській області / Ю.С.Ященко, В.М. Зігунов. – Суми: ФОП Цьома С. П., 2019. – С. 147-149.
39. Масляк П. О. Рекреаційна географія : навч. посіб. К.: Знання, 2012. 343 с.
40. Бойчук Ю. Д. Особенности водного туризма и его оздоровительное влияние на организм человека. Матеріали XII міжн. наук.-практ. конф., 10 квітня – 11 квітня, Х. : ХНУ імені В. Н. Каразіна, 2014. С. 13–14.
41. Покоłodна М. М. Рекреаційна географія: навч. Х. : ХНАМГ, 2012. 83 с.
42. Ніколаєнко А. А. Особливості організації водного туризму в Україні. Мат-ли Всеукраїнської наук.-практ. і інтернет-конференції «Стратегічні перспективи туристичної та готельноресторанної індустрії в Україні : теорія, практика та інновації розвитку» (30 жовтня 2015 р.) / відп. ред. Л. В. Транченко. Умань : Видавець «Сочінський», 2015. С. 144–145.
43. Бейдик О. О. Рекреаційно-туристичні ресурси України: методологія та методика аналізу, термінологія, районування: монографія. К., 2001. 395 с.
44. Гетьман В.І. Збереження ландшафтного різноманіття та розвиток екотуризму на природному-заповідних територіях. Туризм на порозі ХХІ століття: освіта, культура, екологія: матеріали Міжнародної науково-

практичної конференції (18-20 жовтня 1999 р., м. Київ). К.: КІТЕП, 1999. С. 191-193.

45. Денисик Г .І. Лісополь України: монографія. Вінниця: Тезис, 2001 рік. 284 с.

46. Зінько Ю .В., Шевчук О.М. Екотуризм у національних природних парках Західної України. Матеріали міжнародної конференції до 120-річчя географії у Львівському університеті (24-26 вересня 2003 року). Львів: Видавничий центр ЛНУ ім. І. Франка, 2003. С. 239-241.

47. Любіцева О.О., Панкова Є.В., Стафійчук В.І. Туристичні ресурси України. К.: Альтерпрес, 2007. 369 с.

48. Малі річки України: Довідник / А.М. В. Яцик, Л. Б. Бишовець, Є. О. Богатов та ін.; за ред. А. В. Яцика. К.: Урожай, 1991. 296 с.

49. Олійник Я . Б., Гетьман В. І. Екологічний туризм на теренах національних природних парків і біосферних заповідників України в міжнародний рік екотуризму та гір. Вісн. Київ. нац. ун-ту ім. Т. Шевченка. Географія, вип. 48. 2002. С. 5–11.

50. Панкова Е . В. Туристичне краєзнавство. К.: Альтерпрес, 2003. 351 с.

51. Смаль В . В., Смаль І. В. Світовий досвід розвитку екологічного туризму. укр. геогр. журн., №4. 2003 рік. С. 58–64.

52. Тимець О . В., Совгіра С. В. Основи рекреаційної географії. Природа, ресурсний потенціал регіонів. К.: Науковий світ, 2005. 254 с.

53. Фісуненко О . П., Жадан В. И. Природа Луганської області. Луганск, 1994. 234 с.

54. Адаменко М.І., Кисельов Ю. О., Рудий Р. М. Концептуальні основи розвитку екологічного туризму в Україні. Журнал освіти, здоров'я та спорту. 2020 рік. том. 10. Немає 8. П. 298-307. URL: <http://dx.doi.org/10.12775/JEHS.2020.10.08>.

55. Зінько Ю.В. & Шевчук, О. М. (2003). Екологічний туризм у нацприродні парки Західної України. Збірник праць Міжнародний науково-

практична конференція, присвячена 120-му дню-річниця ге-графії у Львівському університеті. Львів, 2003,24 вересня-26,(стор.239-241). Львів: Видавничий центр імLviv університет. (Українською мовою).