

Anastasiia Yavorska

*Candidate of Economic (Ph.D. in Economics), Assistant Professor,
Department of Economic Theory and Entrepreneurship
in Maritime Transport
National University «Odessa Maritime Academy»*

Maria Kovylna

*Candidate of Economic (Ph.D. in Economics), Assistant Professor,
Department of Management and Economics of Maritime Transport
National University «Odessa Maritime Academy»*

Larysa Burmaka

*Senior Lecturer,
Department of Management and Economics of Maritime Transport
National University «Odessa Maritime Academy»*

DEVELOPMENT OF PASSENGER TRANSPORTATION BY WATER TRANSPORT AS A COMPONENT OF SUSTAINABLE DEVELOPMENT OF THE ODESSA REGION

Summary

The world and Ukrainian market of passenger transportation by water transport is considered in the work. The prerequisites for the development of transportation and tourism are given. The structure of world passenger turnover is provided. The development of sea and annual passenger traffic along the territory of one country on the example of other countries is analyzed. The tendency of the number of passengers transported by water transport in Ukraine for 30 years is given. Measures for the development of passenger water transport in Ukraine are proposed. The Odessa region is characterized as a resort area.

Вступ

Економічна і соціальна роль пасажирського транспорту полягає у наданні послуг із перевезення пасажирів, їхньої ручної поклажі та багажу шляхом задоволення потреби людей у перевезеннях за відповідну плату.

За останні десятиліття обсяг морських пасажирських перевезень у світі значно збільшився. Сучасні пасажирські комплекси є передумовою оптимальної роботи та розвитку лінійних морських пасажирських перевезень і круїзів. Адекватний і добре організований морський пасажирський комплекс має вирішальне значення для розвитку багатьох додаткових послуг, пов'язаних із морськими пасажирським перевезеннями, що передусім сприяє модернізації туристичної пропозиції та

розвитку туризму. Із метою задоволення потреб у регулярних пасажирських перевезеннях від початкового до кінцевого пункту в морському судноплаванні розвинулося лінійне пасажирське судноплавання, де пасажирські перевезення вийшли на свій ринок. Учасниками даного виду перевезень є судноплавні компанії, пасажирів і брокери (посередники) з надання транспортних послуг. Виключно важливу роль у залученні вантажів і розвитку морських портів грають лінійні судноплавні компанії, що надають глобальні послуги лінійних перевезень.

Проблема розвитку судноплавання в Україні є складною і багатогранною та вимагає комплексного і професійного підходу, як із боку держави, так і з боку окремих підприємств, зокрема судноплавних компаній. Аналіз умов функціонування пасажирських суден дасть змогу сформулювати стратегію розвитку на ринку пасажирських перевезень у сучасних умовах.

Із розвитком пасажирського судноплавання і виходом на новий економічний та технічний рівні виникла потреба у вивченні функціонування пасажирського флоту.

Наявність транспортного комплексу, який функціонує відповідно до потреб економіки на певній території, є однією з основних умов сталого розвитку як окремого регіону, так і держави у цілому.

Задоволенням потреб пасажирів у транспорті займаються морські пасажирські порти. Можна стимулювати здоровий розвиток системи пасажирських портів шляхом упровадження політики порту відповідно до цілей і заходів загальної економічної політики країни.

Порти представляють цінність для судноплавних компаній і постачальників посередницьких послуг. Це місця, де здійснюється управління судами і вантажами з досягненням експлуатаційної ефективності. Сучасні морські порти особливо важливі для загального економічного добробуту конкретного регіону. Порти є частиною транспортної системи країни, у якій акумулюється весь трафік.

З огляду на зростаючу конкуренцію в судноплаванні, надання високоякісних послуг, які б задовольняли потреби клієнтів, має вирішальне значення для підтримки і виживання компанії. Як правило, судноплавна компанія може задовольнити своїх клієнтів, пропонуючи високоякісні послуги або широкий асортимент послуг.

Розділ 1. Тенденції міжнародних пасажирських перевезень водним транспортом

Функціонування пасажирського транспорту є невід'ємною частиною економічної і соціальної політики як на загальнодержавному, так і на локальних рівнях влади. Ця галузь господарювання спрямована на задоволення попиту в пересуванні населення між певними пунктами в транспортній мережі країни.

Важливість пасажирського транспорту в економічно розвиненому суспільстві є ключовою темою. Пасажирські перевезення виконуються різними видами транспорту: залізницею, авіацією, автомобілями, морськими і річковими суднами, при цьому місце, роль і географія використання кожного з них залежать від багатьох чинників. Максимальна якість і задоволення потреб населення у перевезеннях переважно забезпечуються раціональним та економічним застосуванням технологій.

Пасажири, урахувавши якість транспортних послуг, вибирають вид транспорту, що, врешті, й формує транспортні витрати.

Динаміка і структура (дані до 2020 р.) світового пасажирообігу свідчать про стабільне зростання його обсягів, особливо в таких регіонах, як Азія і Океанія (23,7% у 2019 р. порівняно з 2016 р.) та Америка (6,2% у той самий період). За даними 2019 р., найбільший пасажирообіг серед країн зазначених регіонів мають країни ЄС (712,1 млрд пас.-км), Китай (402,3 млрд пас.-км) та Японія (399,5 млрд пас.-км).

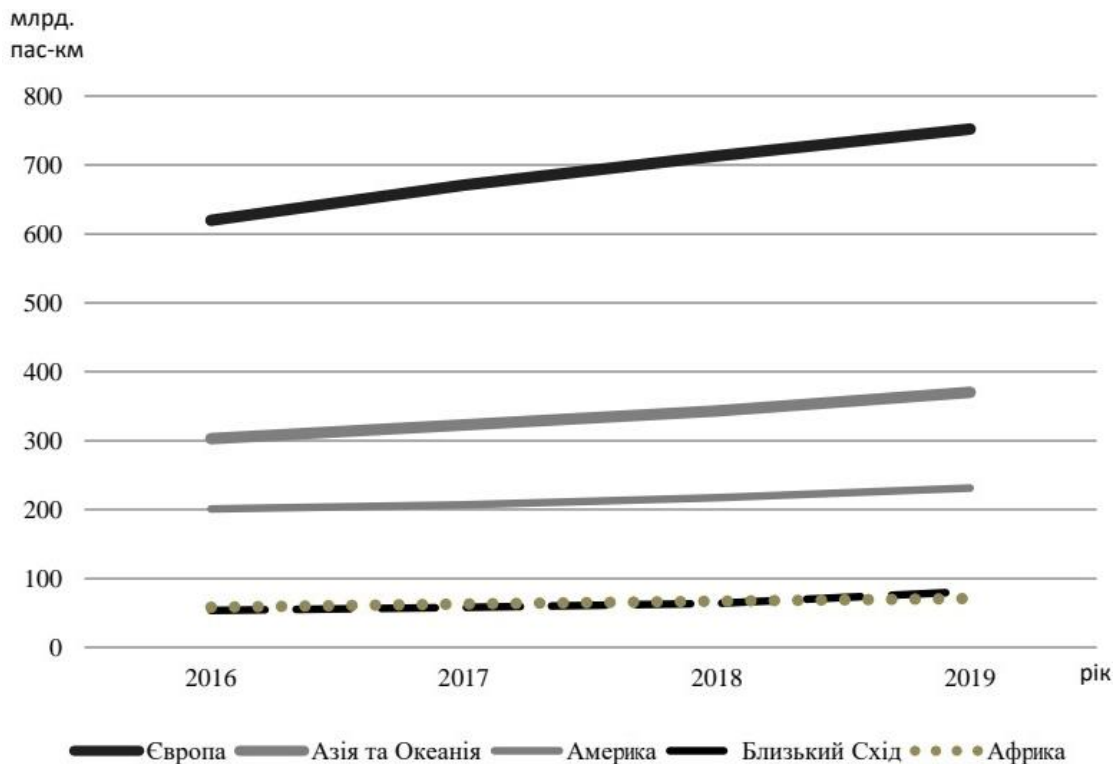


Рис. 1. Загальні обсяги пасажирообігу за всіма видами транспорту по світових регіонах, млрд пас.-км

Джерело: [13]

Пасажирський транспорт – це опора світової економіки. Він сприяє процвітанню безлічі секторів, у тому числі туризму, без нього неможливо уявити ні ділові, ні розважальні поїздки. Однак, зважаючи на заходи стримування поширення COVID-19, мільйони людей змушені

залишатися вдома, у зв'язку з чим пасажирські перевезення фактично приречені на повне припинення діяльності – уперше в історії галузі.

У майбутньому, коли світ позбудеться загрози COVID-19, пасажирський транспорт гратиме головну роль у задоволенні потреб населення у перевезеннях у період відновлення економіки після жорстокого удару. Пасажирський транспорт являє собою найбільшу сферу громадського транспорту, тому його виживання і подальше відновлення повинні стати нашими головними пріоритетами.

Якщо опустити тривожну тему про COVID-19, то у сучасних умовах господарювання високий рівень соціально-економічного розвитку країни забезпечується стійким зростанням окремих галузей транспортної економіки. І особливої актуальності останнім часом набувають питання підвищення ефективності функціонування саме водного транспорту.

За статистикою найбільшу частку у перевезеннях пасажирів традиційно займають автомобільний та повітряний види транспорту, але частка водного виду транспорту також присутня у світовому пасажирообігу.

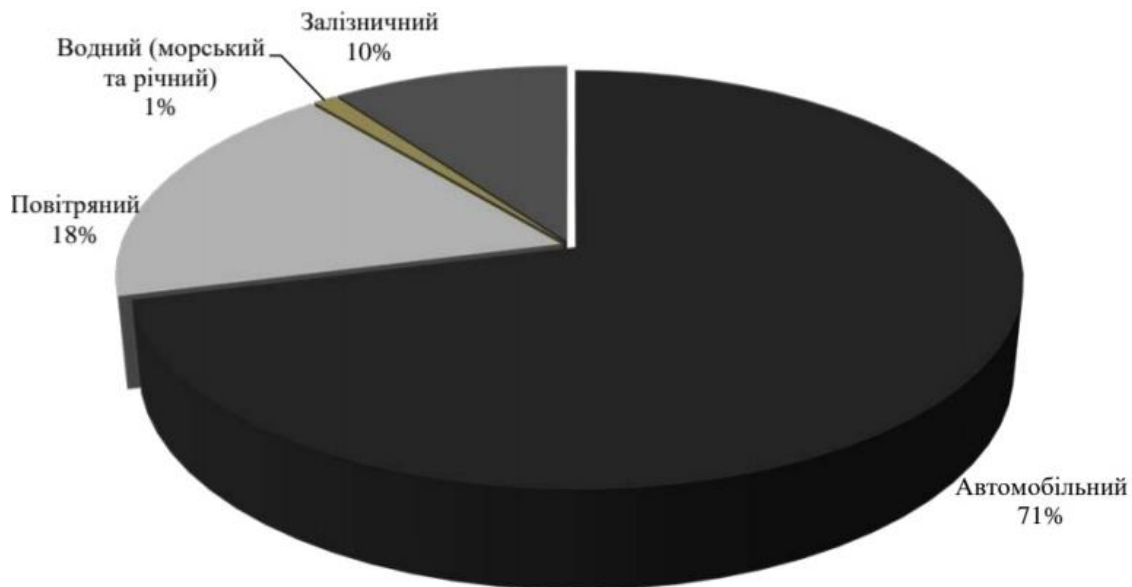


Рис. 2. Частка кожного виду транспорту у світовому пасажирообігу

Джерело: [13]

У європейських країнах водний транспорт розвивається по регіонах, у яких є водні артерії. Деякі країни Європейського континенту мають вихід до океану, тому в таких регіонах дуже розвинений морський пасажирський транспорт у вигляді приміських, міжрегіональних сполученнях, зв'язує європейські країни з іншими континентами.

До переваг водного транспорту можна віднести використання природних шляхів сполучення великої протяжності, необмежену пропускну спроможність морських шляхів. А до недоліків – потребу в

дорогих портових спорудах, високу частку витрат на початкові й кінцеві операції, залежність від погодних умов.

Для гарного опису розвитку морських та річних пасажирських перевезень уздовж території однієї країни можна навести приклади, у яких бачимо зразок майбутнього для України.

Так, у Стамбулі добре розвинена система водних перевезень, більш швидкий комфортабельний засіб пересування – морські автобуси.

Компанія «Турецькі морські лінії» (TML) виконує поромні рейси вздовж берегів Мармурового, Егейського і Середземного морів за маршрутом Стамбул – Ізмір (19 годин) – Анталія – Аланья і назад. Із кінця травня по вересень компанія виконує рейси вздовж берегів Чорного моря зі Стамбула до Трабзону. Є судно на підводних крилах від Стамбула до Бурси.

Окрім традиційних комфортабельних поромів, Стамбул володіє ще одним засобом пересування по воді. Це великі, швидкохідні і дуже затишні «морські автобуси», або катамарани.

Катамарани курсують протокою Босфор і Мармурового моря, перевозячи виключно пасажирів. Завдяки високій швидкості вони легко долають великі відстані морської транспортної системи Стамбула, роблячи нетривалі маршрути зручним для багатьох жителів міста і туристів поромів.

Особливо популярні 1,5-годинні екскурсійні тури TurYol по Босфору, відправлення яких із головного причалу відбувається практично щогодини. Судно рухається ближче до берега, що дає змогу краще розглянути навколишні визначні пам'ятки. Вартість квитків на внутрішньоміських лініях становить 1,5 ліри (5 грн).

Також добрим прикладом є Японія, яка розташована на островах, тому водний пасажирський транспорт тут не розкіш, а щоденна необхідність. Найбільші порти знаходяться у мегаполісах південної частини країни – Токіо, Кобе і Осаці. Для сполучення між островами їх населення і туристи активно користуються поромами. Вони курсують не тільки між віддаленими ділянками суші, а й відправляються з Токіо в Осаку та інші прибережні населені пункти.

Згідно зі статистикою, у Японії налічується близько 6 900 островів. Головними морськими воротами вважаються Кюсю і Хоккайдо. Останній є містом-портом. Там, де не можуть пройти пороми, побудовано мости, тунелі і переправи. Також якщо на дальню відстань прямує паром, то в такому разі існує чотири класи: спеціальний клас, перший клас, другий клас із ліжком, другий клас без спального місця. Різницю між ними бачимо у назвах. Найбільшими поромними операторами країни визнано компанії «Ханку Феррі», «Феррі Санфлауер», «Токіо Феррі».

Інший актуальний для Японії вид транспорту – річкові трамваї, які приїжджим здаються виготовленими для фантастичного фільму, бо вони інноваційні зовні і всередині. Вартість квитків дуже варіюється:

у перерахунку від 10 грн – уздовж одного острова та 1 500 грн – на найбільш дальні відстані.

Розділ 2. Проблеми та перспективи розвитку пасажирських перевезень водним транспортом в Україні

У перші роки незалежності України водні пасажирські рейси були досить популярні серед пасажирів. Із Києва «Ракети» й інші судна на підводних крилах ходили в Черкаси, Канів, а також до Чернігова по Десні. Водним шляхом можна було із Запоріжжя дістатися до Дніпра, а по Чорному морю – із Запоріжжя, Миколаєва та Херсона до Одеси. Також існувало безліч «прогулянкових» рейсів на річках, озерах і морському узбережжі. За статистикою кількість пасажирів, перевезених річковими теплоходами в Україні, порівняно з 1991 р. скоротилася на 98%. Фактично річковий транспорт утратив своє значення як масовий. За 30 років незалежності пасажиропотік водного транспорту скоротився у 40 разів. Прогулянкові рейси збереглися на Дніпрі і Південному Бузі, а також на Чорноморському узбережжі. У 1990 р. водний транспорт в Україні обслуговував до 18 млн пасажирів на рік. Теплоходи на підводних крилах «Ракета», «Полісся» і «Комета» були основним видом водного транспорту і розвивали швидкість 60–80 км на годину. Їх споживання палива перебувало на позначці близько 100 л на годину. Потік пасажирів почав катастрофічно падати починаючи з 1992 р., у 2019 р., за офіційними даними, було перевезено лише майже 670 тис пасажирів.

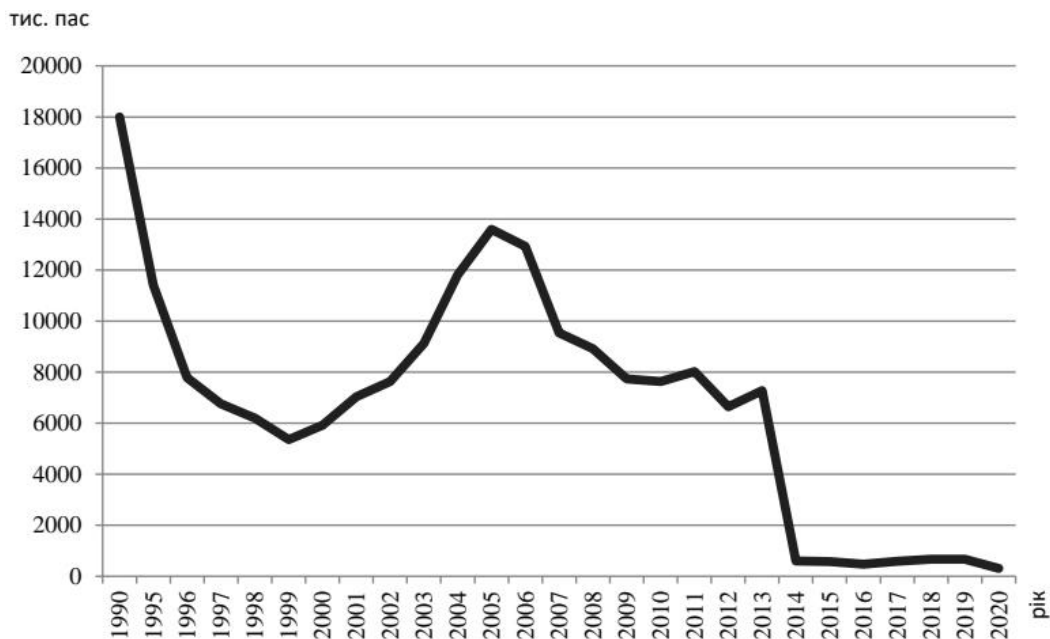


Рис. 3. Тенденція кількості перевезених пасажирів водним транспортом в Україні, 1990–2020 рр., тис пас.

Джерело: [9]

Із графіку видно значне падіння перевезених пасажирів водним транспортом. По-перше, головна причина занепаду водних пасажирських перевезень – їх економічна не вигідність через високу ціну палива. Як підраховали в Українському Дунайському пароплаванні, якщо відродити популярний за радянських часів теплохідний маршрут «Одеса – Ізмаїл», то квиток коштуватиме близько 500 грн, тоді як автобусний коштує 150 грн. Також нарощувати темпи пасажирських перевезень не дає змоги відсутність суден, на яких ці самі перевезення можна було б здійснювати. На початку 1990-х років флот водних пасажирських суден становив близько 2 500 одиниць. Із часом пасажирські судна не були передані у власність портів, більшість із них було продано за кордон. Частину суден викупили акціонерні товариства, які ними користувалися, і в результаті зі 120 суден, обслуговуючих місцеві лінії, зараз залишилося тільки жва. При цьому наймолодшому українському судну 18 років, а середній вік українського пасажирського флоту – близько 40 років, хоча термін служби таких суден обмежується 30 роками. Із 35 швидкісних суден на підводних крилах, які здійснювали міжміські рейси, в Україні залишилося тільки три, але й вони через енергоємність не затребувані та потребують ремонту і модернізації.

По-третє, не вирішеним залишається питання ремонту, модернізації та переобладнання пасажирських причалів, порт-пунктів, річкових вокзалів. Більшість із них знаходиться у критичному технічному стані.

Одним зі способів зацікавити судноплавні компанії займатися пасажирськими перевезеннями – передача в оренду компаніям причалів. Тільки один Херсонський порт щорічно платить близько 700 тис грн оренди за пасажирські причали, це 10% від оціночної вартості. Це, своєю чергою, збільшуватиме вартість квитка.

Ціна збільшилася за останній час за рахунок переоцінки інвестиційної привабливості портів та причалів. Оціночні компанії під час здійснення оцінки орієнтуються на європейські ціни та курс валют, тому у сучасних умовах, незважаючи на те що причали фактично не ремонтуються, а руйнуються, їх вартість та вартість їх оренди з року в рік росте.

Сьогодні дві компанії в Україні намагаються відроджувати річковий пасажирський транспорт – це «Нібулон» та «Полісся One».

Лише першій із цих компаній удалося запустити регулярні рейси за маршрутом «Каховка – Гола Пристань» та прогулянкові біля Миколаєва. Однак це скоріше соціальний іміджевий проєкт, збитковий для компанії.

У складних економічних та політичних умовах для організації пасажирських перевезень компанії потрібно було вирішити низку питань, пов'язаних із переобладнанням суден, реконструкцією пасажирських причалів, виконанням юридичних формальностей заходу судна приватного підприємства у порт-пункти і причали, що знаходяться у підпорядкуванні ДП «Адміністрація морських портів України» (АМПУ). Так, для переобладнання та ремонту суден були залучені фахівці не лише

судноремонтного заводу компанії, а й підрядних приватних організацій м. Києва та м. Миколаєва.

Для нейтралізації залежності від АМПУ за кошти компанії та за співробітництва з Миколаївською міською радою було обладнано нове місце посадки-висадки пасажирів у м. Миколаїв – встановлено плавучий причал на Каботажному спуску поруч із суднобудівно-судноремонтним заводом «Нібулон». Так, власник судів на підводних крилах Дмитро Власов говорить про те, що за роки незалежності українці відвикли від користування водним транспортом. Хоча в низці випадків поїздки по воді можуть бути швидше, ніж по суші, але через ціновий чинник люди вибирають залізницю і маршруткі. На думку експертів, водні пасажирські перевезення в Україні можуть відродитися. Особливо це стосується літнього піку перевезень, коли залізниця не може перевезти всіх бажаючих. І хоча водні перевезення програватимуть залізничним і автомобільним, взяти своє вони зможуть за рахунок підвищення рівня комфорту перевезень. Для відродження річкового и морського пасажирського флоту потрібно проводити комплексну модернізацію теплоходів типу «Полісся», «Комета» та «Ракета» з установкою більш економічних двигунів. Іншим рішенням проблеми є купівля сучасних суден. У Київському річковому порту підраховали: витрати на купівлю нового судна окупляться за 6–8 років, і потім впродовж 20 років воно приносить чистий прибуток. Це питання вирішується шляхом державного замовлення або гарантій для залучення суднобудівних підприємств України, які, своєю чергою, мають необхідні виробничі потужності для будування швидкісних пасажирських суден пасажиромісткістю 50–300 пас. Сучасні проекти пропонують досить широкий асортимент швидкісних суден різних типів, які відповідають усім вимогам та мають економічні двигуни: витрата палива на таких суднах коливається в межах 70–380 т/год.

В Україні існує програма будування суден, але вона доки не вписується в загальнодержавну програму розвитку інфраструктури. У 2007–2011 рр. було укладено договори портів та судноплавних компаній із суднобудівельними заводами Півдня України, за якими планувалося побудувати вісім пасажирських суден, але через різкі стрибки цін на метал вони не змогли виконати це замовлення. Якщо держава на суднобудівельному заводі закупить відразу декілька десятків суден, то їхня ціна буде істотно нижча тієї, за якою порти купують одне-два судна. Потім ці судна можна здавати в оренду судноплавним компаніям, накладаючи на них зобов'язання здійснювати пасажирські перевезення пропорційно їх комерційному використанню. Аналог такої взаємодії вже показав свої позитивні результати на прикладі авіаційних ліній, коли авіаційні компанії зобов'язали виконувати один внутрішній рейс та один зовнішній. До того ж суднобудівельні заводи отримують державне замовлення, а з ним і гроші на свій розвиток. «Від початку 2020 року

послугами водного транспорту в морських портах України скористалося вже понад 6 902 пасажирів, на 19% більше, ніж в минулому році», – про це повідомляє Центр транспортних стратегій (ЦТС) із посиланням на інформацію Адміністрації морських портів України. Три чверті від загальної кількості пасажирів (6 902 особи) – це внутрішні перевезення водним транспортом у порту Херсон і на прогулянкових катерах в Одесі. Дані за численністю перевезених пасажирів водним транспортом за 2020 та 2019 рр. (рис. 4) приведені нижче у виді графіків, з яких можна побачити, у яких періодах більш надаються такі перевезення і як пандемія вплинула на них.

Раніше ЦТС писав про те, що в квітні 2019 р. морські порти Одеса та Чорноморськ наростили пасажиропотік на третину. За перший квартал 2019 р. послугами водного транспорту в портах Одеса і Чорноморськ скористалися 373 пасажирів, що на 33% більше, ніж за цей же період 2018 р.

Також слід зазначити, що розвиток ринку перевезень пасажирів водним транспортом є важливим чинником інтеграції нашої держави у світовий економічний простір.

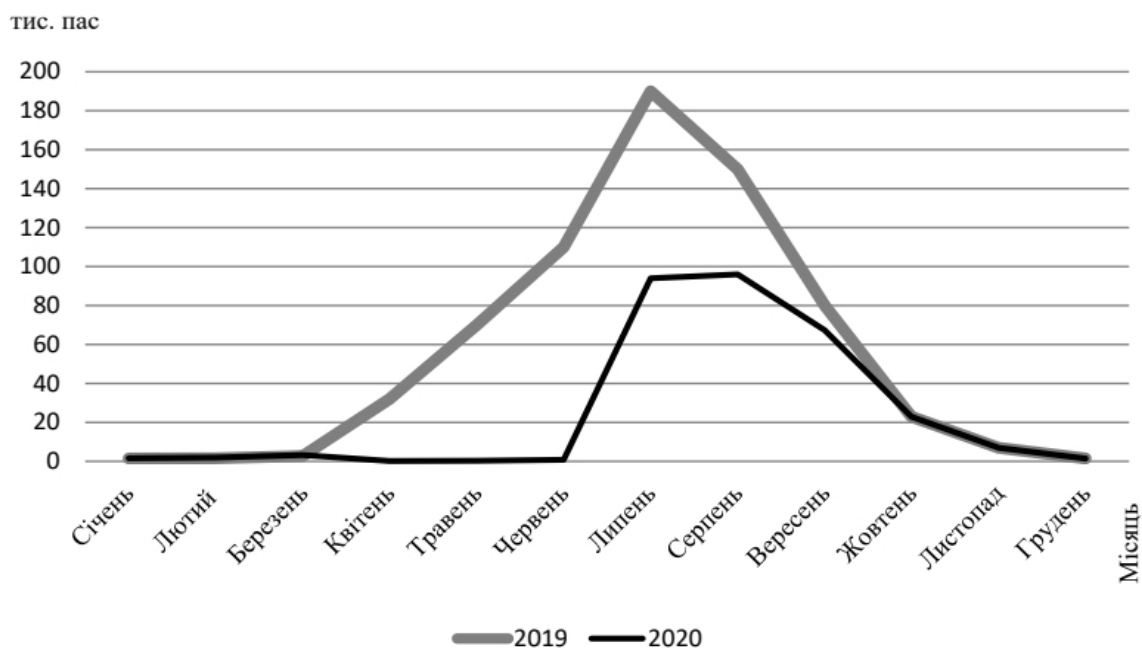


Рис. 4. Графічне порівняння кількості перевезених пасажирів по місяцях за 2019 і 2020 рр., тис. пас.

Джерело: [9]

Створення адекватного сучасним реаліям ринку транспортних послуг у морегосподарському комплексі, який зараз ще не відповідає високим світовим стандартам, може бути значно прискорено за рахунок модернізації логістичної інфраструктури, яка залишилася Україні у спадок від СРСР, а також у комплексного інноваційного вдосконалення

механізму обробки вантажних та пасажирських потоків у портах. Поштовхом для перспективи перевезення як вантажів, так і пасажирів стало прийняття законопроекту «Про внутрішній водний транспорт» № 1182-1-д. Більше 10 років бізнес очікував на галузевий законопроект для розвитку внутрішніх водних шляхів України. Компанії – члени Комітету з логістики Європейської бізнес-асоціації завжди з високою увагою стежили за всіма законопроектами про внутрішній водний транспорт України та надавали свої експертні зауваження на всіх етапах розроблення.

Прийнятий законопроект дасть змогу відродити річкову галузь та включити річковий транспорт у систему мультимодальних перевезень та мережу пріоритетних транспортних маршрутів. Це також важливий крок назустріч виконанню зобов'язань щодо розвитку внутрішніх водних шляхів у рамках Угоди про асоціацію з ЄС.

Наступним логічним кроком, який очікує бізнес, є прийняття проекту закону «Про внесення змін до Бюджетного кодексу України щодо створення Державного фонду внутрішніх водних шляхів» № 4168. Його положення спрямовані на сприяння розвитку берегової інфраструктури внутрішнього водного транспорту, поліпшення стану річкового господарства, сприяння розвитку на конкурентних засадах ринку послуг у сфері внутрішнього водного транспорту та залученню інвестицій, переорієнтації вантажопотоків та пасажиропотоків на екологічний та економічний річковий транспорт.

Заходи для розвитку пасажирських перевезень водним транспортом в Україні:

- прийняття нових законопроектів щодо інноваційних ідей та рішень проблем із нинішніми станом водного транспорту;
- створення незалежного регулятора – національної комісії, що здійснюватиме державне регулювання у сфері транспорту;
- перегляд законів щодо портових зборів і виплат та спрощення і зменшення податків;
- покупка або побудова нових сучасних суден та розвиток берегової інфраструктури.

Згідно з новим експертним дослідженням Асоціації «Інфраструктурний індекс», головні реформи та зміни у морській галузі, на які очікує бізнес, – це зниження портових зборів та відрахувань чистого прибутку АМПУ до державного бюджету, створення незалежного регулятора – національної комісії, що здійснює державне регулювання у сфері транспорту. Це ті пріоритети, над утіленням яких бізнес бачить необхідність сконцентруватися найбільше. Отже, підсумовуючи вищевикладене, можна зробити висновок, що організація та розвиток швидкісних пасажирських перевезень морським транспортом в Україні мають перспективи. Недостатньо однієї ініціативи приватних підприємств.

Необхідно активізувати не лише співробітництво з органами місцевої влади, а й посилити підтримку інновацій із боку державних органів.

Розділ 3. Туристичний потенціал Одеського регіону

Одеський регіон є одним із провідних туристсько-рекреаційних центрів України, що зумовлено в першу чергу особливостями економіко-географічного розташування області, сприятливими природно-кліматичними умовами, наявністю великої кількості пам'яток історії, культури архітектури та містобудування, природних лікувальних ресурсів і морських піщаних пляжів. Перераховані складники створюють передумови для розвитку в області різних видів туризму: культурно-пізнавального, релігійного, лікувально-оздоровчого, екологічного, круїзного, сільського та інших спеціалізованих видів туризму. Вирішальне значення для розвитку індустрії відпочинку має наявність розвиненої туристичної інфраструктури, основу якої становлять заклади тимчасового розміщення: готелі, санаторно-курортні, оздоровчі заклади тощо. Найбільша кількість об'єктів туристично-оздоровчого призначення зосереджена у м. Білгород-Дністровському, Кілійському, Татарбунарському та Овідіопольському районах. Із метою отримання актуальної та повної інформації про туристично-курортний потенціал регіону Українським науково-дослідницьким інститутом медичної реабілітації та курортології підготовлено аналітичну довідку про природні лікувальні ресурси Одеської області, проведено попереднє рекреаційне зонування регіону та визначено території, потенційні для розвитку курортів.

У вересні 2017 р. проведено виїзну робочу нараду до смт Сергіївка за участі експерта-архітектора та представника Українського науково-дослідницького інституту медичної реабілітації та курортології для вивчення поточного стану території.

У жовтні 2017 р. на території Сергіївської селищної ради проведено міжнародну науково-практичну конференцію на тему: «Містобудівне планування і управління прибережними територіями».

Розроблено маршрут активного туризму, який стане частиною Південного туристичного маршруту (Одеська, Миколаївська та Херсонська області). Здійснено виїзди до Лиманського, Березівського, Тарутинського та Татарбунарського районів, проведено обстеження туристично-рекреаційних об'єктів та визначено пріоритетні напрями розвитку туризму.

Проведено робочу зустріч щодо перспектив створення агро-еколого-рекреаційного кластера на території Тарутинського району.

Із метою популяризації туристичного потенціалу регіону проведено перемовини з основними транспортними підприємствами щодо розміщення фото-, відеопродукції у транспортних засобах міського, міжміського та міжнародного сполучення, а також розповсюдження

поліграфічних матеріалів. Першу інформацію про туристичний потенціал області розміщено на автостанціях м. Одеси.

Проводиться робота з формування реєстру туристичних маршрутів Одеської області.

Прийнято участь у засіданні робочої групи з питань знакування та маркування маршрутів активного туризму, яка створена при Міністерстві економічного розвитку та торгівлі України.

Під час зустрічі обговорювалися питання фінансування та єдиного стилю знаків, які будуть встановлені на маршрутах.

Завдяки праці держави та транспортних підприємств за 2019 р. в Одеському регіоні пасажиропотік становив 1,22 млн пасажирів, що на 18,3% перевищило показник попереднього року.

Висновки

Функціонування пасажирського транспорту є невід'ємною частиною економічної і соціальної політики як на загальнодержавному, так і на локальних рівнях влади. Ця галузь господарювання спрямована на задоволення попиту в пересуванні населення між певними пунктами в транспортній мережі країни.

Важливість пасажирського транспорту в економічно розвиненому суспільстві є ключовою темою. Пасажирські перевезення виконуються різними видами транспорту: залізницею, авіацією, автомобілями, морськими і річковими суднами, при цьому місце, роль і географія використання кожного з них залежать від багатьох чинників. Максимальна якість і задоволення потреб населення у перевезеннях переважно забезпечуються раціональним та економічним застосуванням технологій.

Пасажирський транспорт – це опора світової економіки. Він сприяє процвітанню безлічі секторів, у тому числі туризму.

За статистикою найбільшу частку у перевезеннях пасажирів традиційно займають автомобільний та повітряний види транспорту, але частка водного виду транспорту також присутня у світовому пасажирообігу.

Особливої актуальності останнім часом набувають питання підвищення ефективності функціонування саме водного транспорту.

У результаті дослідження й аналізу водних пасажирських перевезень на Україні було виявлено, що навіть до пандемії такі перевезення стрімко падали вниз, що пов'язано з дуже слабкою економікою і байдужістю уряду країни. Але все одно для великої морської держави є великі перспективи у розвитку в цьому напрямі. Із часом з'являються нові кроки. Так, прийняття нових законів зближує державу і приватний бізнес, який усіма силами готовий боротися за розвиток українського водного пасажирського транспорту.

За умови взаємодії держави та бізнесу, коли представники бізнесу беруть на себе організацію, а держава забезпечує фінансову підтримку

(кредитування на умовах мінімального проценту, пільги та ін.), за прийняття нормативно-правових документів, адекватних сучасним умовам та оновлення пасажирського флоту водні пасажирські перевезення в Україні очікуватимуть відродження і процвітання.

Список використаних джерел:

1. Бабаченко М.В., Комарова Т.О., Карабецька Г.С. Проєкт розвитку перевезень пасажирів водним транспортом в одеському регіоні. *The XI International Science Conference «Implementation of modern science in practice»*, November 29 – December 01, San Francisco, USA. P. 260–265.
2. Тенденції розвитку підприємництва в морській галузі / І.А. Голубкова, М.В. Бабаченко, А.Ф. Яворська, Т.І. Левинська та ін. *Вісник Харківського національного аграрного університету ім. В.В. Докучаєва. Серія «Економічні науки»*. 2021. № 1. С. 19–34.
3. Голубкова І.А., Левинська Т.І., Бабаченко М.В. Проблема безпеки в круїзному судноплаванні. *Причорноморські економічні студії*. 2019. Вип. 39. Ч. 1. С. 5–11.
4. Фрасинюк Т.І., Бабаченко М.В. Clustering as one of the directions of effective strategic management in the maritime complex. *Інфраструктура ринку*. 2019. Вип. 38. С. 111–116.
5. Фрасинюк Т.І., Бабаченко М.В. «Людський фактор» в системному підході до безпеки судноплавства. *Проблеми системного підходу в економіці*. 2019. Вип. 6(74). С. 159–163.
6. Закон України «Про внутрішній водний транспорт» № 1182-1-д від 17.01.2020. Київ : Парламентське видавництво, 2020.
7. Закон України «Про внесення змін до Бюджетного кодексу України щодо створення Державного фонду внутрішніх водних шляхів» № 4168 від 30.09.2020. Київ : Парламентське видавництво, 2020.
8. Офіційний сайт Адміністрації морських портів України (АМПУ). URL: <http://www.uspa.gov.ua/> (дата звернення: 15.11.2021).
9. Офіційний сайт Державної служби статистики України. URL: <http://www.ukrstat.gov.ua/> (дата звернення: 15.11.2021).
10. Офіційний сайт НІБУЛОН. URL: <https://www.nibulon.com/> (дата звернення: 08.12.2021).
11. Малотоннажне модульне суднобудування КАМПО. URL: <https://ship.kampo.ru/> (дата звернення: 28.10.2021).
12. Офіційний сайт Our World in Data: Tourism by Max Roser. URL: <https://ourworldindata.org/tourism> (дата звернення: 28.10.2021).
13. Офіційний сайт Areal-Tur: Водний пасажирський транспорт. URL: <https://areal-tur.ru/greciya/vodnyi-passazhirskii-transportprimery-kakoi-byvaet-transport-rechnoi-vodnyi.html> (дата звернення: 25.11.2021).
14. Marina Babachenko, Irina Golubkova, Tatyana Frasyunuk Ferry transportation as system of development and improvement of Ukraine's marine transport under the conditions of European integration *Prognostication and planning of economic development: microeconomic and macroeconomic levels*. Multi-authored monograph. Vol. 1. Lithuania : Publishing House Baltija Publishing, 2019. P. 1–15.

References:

1. Babachenko M.V., Komarova T.O., Karabecjka Gh.S. (2021) Proekt rozvytku perevezenj pasazhyriv vodnym transportom v odesjkomu rehghioni [Project for the development of passenger transport by water transport in the Odessa region].

The XI International Science Conference «Implementation of modern science in practice», (November 29 – December 01, San Francisco, USA). P. 260–265.

2. Gholubkova Y.A., Babachenko M.V., Javorsjka A.F., Levynsjka T.Y., Burmaka L.O. (2021) Tendenciji rozvytku pidpryjemnyctva v morskij ghaluzi [Trends in the development of entrepreneurship in the maritime industry]. *Visnyk Kharkivskogho nacionalnogho aghrarnogho universytetu im. V.V. Dokuchajeva. Serija «Ekonomichni nauky»*, no. 1, pp. 19–34.

3. Gholubkova I.A., Levynsjka T.I., Babachenko M.V. (2019) Problema bezpeky v krujiznomu sudnoplavstvi [The problem of safety in cruise shipping]. *Prychornomorskyj naukovo-doslidnyj instytut ekonomiky ta innovacij. Naukovyj zhurnal «Prychornomorsjki ekonomichni studiji»*. Vol. 39. Ch. 1. Odesa. P. 5–11.

4. Frasinjuk T.I., Babachenko M.V. (2019) Clustering as one of the directions of effective strategic management in the maritime complex. *Prychornomorskyj naukovo-doslidnyj instytut ekonomiky ta innovacij. Elektronnyj naukovo-praktychnyj fakhovyj zhurnal «Infrastruktura rynku»*. Vol. 38. Odesa. P. 111–116.

5. Frasinjuk T.I., Babachenko M.V. (2019) «Ljudsjkyj faktor» v systemnomu pidkhodi do bezpeky sudnoplavstva [The "human factor" in a systematic approach to shipping safety]. *Fakhovyj zbirnyk naukovykh pracj «Problemy systemnogho pidkhodu v ekonomici»*. Vol. 6(74). Kyiv. P. 159–163.

6. Zakon Ukrainy «Pro vnutrishnyj vodnyj transport» no. 1182-1-d vid 17.01.2020 [Law of Ukraine "On Inland Water Transport" no. 1182-1-d vid 17.01.2020] (2020). Verkhovna rada Ukrainy. Kyiv: *parlamentsjke vydavnytvo*.

7. Zakon Ukrainy «Pro vnesennja zmin do Bjudzhetnogho kodeksu Ukrainy shhodo stvorennja Derzhavnogho fondu vnutrishnikh vodnykh shljakhiv» no. 4168 vid 30.09.2020 (2020) [Law of Ukraine "On Amendments to the Budget Code of Ukraine on the Establishment of the State Fund of Inland Waterways"]. Verkhovna rada Ukrainy. Kyiv: *parlamentsjke vydavnytvo*.

8. Oficijnyj sajt Administraciji morskjkykh portiv Ukrainy (AMPU) [Official site of the Seaports Administration of Ukraine]. Available at: <http://www.uspa.gov.ua/> (accessed 15 November 2021).

9. Oficijnyj sajt Derzhavnoj sluzhby statystyky Ukrainy [Official site of the State Statistics Service of Ukraine]. Available at: <http://www.ukrstat.gov.ua/> (accessed 15 November 2021).

10. Oficijnyj sajt NIBULON [Official site of NIBULON]. Available at: <https://www.nibulon.com/> (accessed 8 December 2021).

11. Oficijnyj sajt malotonnazhne moduljne sudnobuduvannja KAMPO [Official site of low-tonnage modular shipbuilding KAMPO]. Available at: <https://ship.kampo.ru/> (accessed 28 October 2021).

12. Official site of Our World in Data: Tourism by Max Roser. Available at: <https://ourworldindata.org/tourism> (accessed 28 October 2021).

13. Official site of Arial-Tur. Available at: <https://areal-tur.ru/greciya/vodnyi-passazhirskaa-transportprimery-kakoi-byvaet-transport-rechnoi-vodnyi.html> (accessed 25 November 2021).

14. Marina Babachenko, Irina Golubkova, Tatyana Frasinjuk Ferry transportation as system of development and improvement of Ukraine's marine transport under the conditions of European integration (2019) *Prognostication and planning of economic development: microeconomic and macroeconomic levels*. Multi-authored monograph. Vol. 1. Lithuania: Publishing House Baltija Publishing. P. 1–15.